

Construcción de ciudad desde la temporalidad plural en transporte público

Pereira imaginada 2009 – 2014



LUZ MARINA HURTADO TABARES

Maestría en Comunicación Educativa
Universidad Tecnológica de Pereira
Facultad de Educación

LUZ MARINA HURTADO TABARES

**Construcción de ciudad desde la temporalidad plural en
transporte público**

Pereira imaginada 2009 – 2014

Trabajo de investigación presentado a la **Facultad de Educación** de la

Universidad Tecnológica de Pereira

Para optar al título de

Magíster en Comunicación Educativa

Directora

OLGA LUCÍA BEDOYA

DOCTORA EN CIENCIAS POLÍTICAS

UNIVERSIDAD SANTIAGO DE COMPOSTELA

(ESPAÑA)

Pereira

2011

Nota de aprobación

Firma de la Directora

Firma del Jurado Evaluador

Fecha

TABLA DE CONTENIDO

<i>INTRODUCCIÓN.....</i>	<i>16</i>
<i>1. CONTEXTUALIZACIÓN.....</i>	<i>21</i>
<i>1.1 Relevancia, precisión y aspectos generales del transporte público en Pereira.....</i>	<i>21</i>
<i>1.2 Plan Maestro de Movilidad.....</i>	<i>23</i>
<i>1.2.1 De estrategias de planeación a necesidades ciudadanas.....</i>	<i>23</i>
<i>1.3 Proyecciones del transporte público en Pereira.....</i>	<i>27</i>
<i>1.3.1 Imaginarios urbanos de la tierra a las nubes.....</i>	<i>27</i>
<i>1.4 El transporte público en la actualidad.....</i>	<i>32</i>
<i>1.4.1 Contrastes: ciudad planeada – ciudad deseada.....</i>	<i>32</i>
<i>1.4.2 La idea que alzó vuelo, y rueda en tierra Pereirana.....</i>	<i>36</i>
<i>1.4.3 De los tiempos de viaje de las empresas a las temporalidades plurales de los ciudadanos.....</i>	<i>40</i>
<i>1.5 Estado del arte.....</i>	<i>44</i>
<i>1.5.1 Tras las huellas del tema.....</i>	<i>44</i>
<i>1.5.2 Una flor en mis manos.....</i>	<i>49</i>
<i>2. LENTES TEÓRICOS.....</i>	<i>55</i>

2.1 <i>Imaginarios reales en realidades urbanas.....</i>	56
2.2 <i>El sentido de realidad de los imaginarios urbanos.....</i>	59
2.3 <i>Pensando en abstracto los imaginarios urbanos.....</i>	61
2.4 <i>Construcción de imaginarios entre la abstracción y la praxis...</i>	64
2.5 <i>Temporalidad plural del ser en los imaginarios urbanos....</i>	67
3. <i>METODOLOGÍA.....</i>	74
3.1 <i>investigación cualitativa y recolección de información, el acercamiento a las percepciones ciudadanas.....</i>	74
3.2 <i>Las técnicas de recolección como experiencias de proximidad al sujeto-objeto de la investigación.....</i>	75
3.2.1 <i>Los diarios de campo.....</i>	76
3.2.2 <i>La entrevista estructurada.....</i>	78
3.3 <i>Estética del procedimiento.....</i>	80
3.3.1 <i>Conformación de la triada base.....</i>	80
3.3.2 <i>Lectura de las triadas.....</i>	84
3.4 <i>Codificación, sistematización de la información y triadas resultantes.....</i>	86
3.5 <i>Artesanía de la investigación.....</i>	88
3.5.1 <i>Biombo de datos.....</i>	88

3.6 Protocolo de análisis de las triadas resultantes.....	90
3.6.1 <i>Una mirada al dato</i>	90
3.6.2 Descripción de Nodos de triadas.....	91
3.6.2.1 <i>Salida del dato hacia la búsqueda del sentido</i>	91
3.6.2.2 <i>Otredades latentes</i>	139
4. RELACIÓN TEORÍA DATO.....	147
4,1 Hallazgos con sentido.....	147
4.1.1 <i>La construcción de ciudad. Metáfora del cerebro</i>	147
4.1.2 <i>Ciudadanos: reflejo-espejo-mismidad. Metáfora del espejo</i> ...	151
4.1.3 <i>Ciudad ausente-ciudad representada. Metáfora del iceberg</i> ...	153
4.1.3.1 <i>Ciudad visible: del agrado ciudadano</i>	155
4.1.3.2 <i>Ciudad de riesgos: con tendencia a emerger</i>	156
4.1.3.3 <i>Ciudad de silencios: imaginarios en reposo</i>	157
4.2 Modelización de imaginarios.....	159
5. Conclusiones.....	164
Reflexiones finales.....	166
Referencias bibliográficas.....	168
Anexos.....	173

LISTA DE TABLAS

<i>Tabla 1. La Triplicidad del Tiempo. Elaboración propia.....</i>	<i>73</i>
<i>Tabla 2. Tabla de conceptos para el análisis de los imaginarios urbanos y su correlación con la terminología.....</i>	<i>82</i>

LISTA DE FIGURAS

<i>Figura 1. Elaboración propia.....</i>	<i>70</i>
<i>Figura 2. Triada base.....</i>	<i>83</i>
<i>Figura 3. Triadas de correlación Silva-Pierce.....</i>	<i>84</i>
<i>Figura 4. Codificación de triadas.....</i>	<i>86</i>
<i>Figura 5. Triada de segundo orden.....</i>	<i>139</i>

LISTA DE GRÁFICOS

<i>Gráfica 1. Pregunta 6.....</i>	<i>114</i>
<i>Gráfica 2. Pregunta 8.....</i>	<i>115</i>

LISTA DE FOTOGRAFÍAS

<i>Fotografía 1. Venta de minutos sobre la Cra 7ª.....</i>	<i>41</i>
<i>Fotografía 2. Deconstrucción de hojas de triadas resultantes...</i>	<i>88</i>
<i>Fotografía 3. Biombo de datos preguntas 7 a. b. c, 9, 10, 11, 12...</i>	<i>89</i>
<i>Fotografía 4. Biombo de datos pregunta 12.....</i>	<i>90</i>
<i>Fotografía 5. Edificio sobre la Cra. 7ª.....</i>	<i>151</i>
<i>Fotografía 6. Lago Uribe Uribe.....</i>	<i>155</i>
<i>Fotografía 7. Transeúntes Cra 7ª.....</i>	<i>156</i>
<i>Fotografía 8. Banca Parque La Rebeca.....</i>	<i>157</i>
<i>Fotografía 9. El Comercio Informal de la calle 22.....</i>	<i>158</i>

LISTA DE IMÁGENES

<i>Imagen 1. Operaciones Urbanas Integrales.....</i>	<i>29</i>
<i>Imagen 2. Ficha de diario de campo.....</i>	<i>77</i>
<i>Imagen 3. Muestra de triadas resultantes.....</i>	<i>87</i>

LISTA DE CROQUIS

<i>Croquis 1. Metáfora del cerebro: Ciudad construida por las percepciones ciudadanas</i>	<i>149</i>
<i>Croquis 2. Metáfora del iceberg: Ciudades de los imaginarios urbanos.....</i>	<i>154</i>

ANEXOS

<i>Ficha de observación No.: 1.....</i>	<i>173</i>
<i>Ficha de observación No.: 2.....</i>	<i>174</i>
<i>Ficha de observación No.: 3.....</i>	<i>175</i>
<i>Ficha de observación No.: 4.....</i>	<i>177</i>
<i>Ficha de observación No.: 5.....</i>	<i>178</i>
<i>Ficha de observación No.: 6.....</i>	<i>179</i>
<i>Ficha de observación No.: 7.....</i>	<i>180</i>
<i>Ficha de observación No.: 8.....</i>	<i>181</i>
<i>Entrevista.....</i>	<i>182</i>

AGRADECIMIENTOS

A Dios por la fortaleza para esta culminación.

A la Maestría en Comunicación Educativa en cabeza de la Directora Olga Lucía Bedoya, coordinadores y grupo de estudio por ser faros cognitivos en el mar de la incertidumbre.

A toda mi familia por comprender los espacios de mis ausencias durante tanto tiempo.

DEDICATORIA

A mis papás y hermanos, núcleo motor de mis proyecciones.

A mis hijos Sara y Samuel por perdonarme faltar a sus momentos de juego.

A Juano por ser voz de aliento constante en mis contradicciones.

Y a mí, por toda la energía y empeño que materializaron este sueño de superación personal y profesional.

INTRODUCCIÓN

He querido denominar meta-investigación a esta fase de la investigación que aporta a la reflexión del estudio de los Imaginarios Urbanos y ser parte del macroproyecto Pereira Imaginada 2009-2014 adscrito a la línea de investigación “La comunicación y la educación en procesos de transformación cultural” liderado por la Maestría en Comunicación Educativa de la Universidad Tecnológica de Pereira en cabeza de la Directora Olga Lucía Bedoya.

Pensar la ciudad desde su desarrollo urbanístico resulta sin lugar a dudas significativo para la instauración de nuevas políticas sociales y económicas en un plan de gobierno; sin embargo, desde tal perspectiva, el ejercicio de pensar la ciudad corre el riesgo de quedarse en el plano administrativo y dejar a un lado los intereses de quienes la habitan. Siendo de otro modo, a nivel de política pública o política ciudadana, este ejercicio compromete a pensarla en relación con los mecanismos que la conforman, sus habitantes y su entorno para su construcción y crecimiento constantes.

Para pensar la ciudad desde el encuentro de deseos administrativos y ciudadanos, el proyecto PEREIRA IMAGINADA 2009-2014 fue punto de partida en el hallazgo de estas relaciones que bajo la propuesta metodológica del investigador

colombiano Armando Silva han aportado a los estudios sobre Imaginarios Urbanos desde las perspectivas de los ciudadanos, su propia acción de urbanizarse y nuevas miradas de la ciudad. En el mismo sentido, se abre la segunda fase de la investigación Pereira Imaginada, con los estudiantes de Maestría en Comunicación Educativa, proyectada a la planificación administrativa de la ciudad, a la utilidad educativa para el contexto escolar, para el contexto del ciudadano y del ejercicio de su ciudadanía, dejando ver que las urbes más allá de su continuo progreso conservan un sentido común que las generaliza entre sus habitantes en la medida en que la viven y le confieren sus propios significados, lo cual forja otros sentidos que le atribuyen particularidades más específicas a cada localidad desde sus miradas y sus deseos, necesidades y maneras de habitarla.

La propuesta de trabajo de este proyecto titulado "*Construcción de ciudad desde la temporalidad plural del ciudadano en el transporte público*" se aborda desde la base conceptual y metodológica de los Imaginarios Urbanos de Armando Silva quien se fundamenta en la lógica triad de los signos *de Charles Sanders Peirce*, desde la enunciación de la teoría fenomenológica que hace la filósofa *Mariluz Restrepo*. Esta teoría se instala como foco de análisis de todo el proceso fenomenológico que, en este caso, corresponde a la observación y reconstrucción de las percepciones ciudadanas desde las temporalidades de desplazamiento al interior del transporte público, para ahondar en el concepto e imagen que se

forman de su ciudad y entrar en la búsqueda de los imaginarios urbanos desde la colectividad.

Su condición estructural está determinada por cuatro capítulos con una contextualización inicial del transporte público en Pereira y su operatividad actual en el marco de las necesidades de los ciudadanos y sus políticas institucionales, así como la relevancia del tipo de transporte público (bus/buseta, megabús) como elemento mediador en este proceso y como espacio generador de percepciones que anulan la circunstancia de la observación directa para pensar la ciudad. Se refiere en éste también la contextualización del objeto de investigación, el estado del arte respecto a estudios previos de los imaginarios urbanos y específicamente a la conformación de la pregunta de esta meta-investigación. Es un capítulo en gran parte de documentación con información suministrada por el Área Metropolitana de Centro Occidente AMCO.

En el segundo capítulo, nombrado desde la fase I de Pereira Imaginada como Lentes Teóricos, se relacionan los enfoques que han dado forma a esta investigación "*Construcción de ciudad desde la temporalidad plural del ciudadano en el transporte público*" con disciplinas como la filosofía y el concepto de tiempo simultáneo de Julián Serna bajo el cual se amplía la noción de temporalidad plural, el cuestionamiento que persiste y plantea Humberto Maturana sobre la objetividad o construcción de la realidad, el sentido de realidad de los imaginarios urbanos, y

la semiología y el pragmatismo de Charles Sanders Peirce que sustenta la constitución de los imaginarios urbanos.

Por otra parte, la metodología descrita en el tercer capítulo, tuvo como eje impulsor la ya mencionada fase I de Pereira Imaginada desde la cual se realizó un rastreo de los resultados arrojados en la aplicación del formulario base de la metodología de los Imaginarios urbanos; se relata en ella la estética del procedimiento que equivale al protocolo para la formulación de la triada base de acuerdo con el modelo teórico relacional Pierce – Silva, la selección y aplicación de los instrumentos, la sistematización de los datos, la lectura y análisis de resultados y la conformación de triadas de sentido, esto es, la entrada en los hallazgos, nutriendo la idea que ha venido trazando el grupo de investigación de la Maestría en Comunicación Educativa.

Para dar paso a la relación teoría - dato, se abre el cuarto capítulo en el cual de acuerdo a los hallazgos se muestran los croquis de las representaciones ciudadanas y se hace una modelización de los imaginarios urbanos que en su correspondencia con la realidad relatan las prácticas ciudadanas; los modelos encarnados son interpretaciones de Silva, relacionando todos los grados de concentración simbólica en sus estudios de América Latina y a partir de ello se construye la enunciación de la tesis que se logró desarrollar, la reflexión que desencadena el dato en torno al aporte para el estudio de los imaginarios.

Y en última instancia, en el quinto aparte, se escriben las pretensiones finales de este proceso, reflexiones metodológicas que a manera de conclusión dejan esbozado un nuevo camino de recorrido para estudios posteriores que den continuidad desde la experiencia y la exploración conceptual a esta meta-investigación.

1. CONTEXTUALIZACIÓN

1.1 *Relevancia, precisión y aspectos generales del transporte público en Pereira*

Para justificar la integración del transporte como elemento significativo en el objeto de investigación, se hace precisión en el uso del término *transporte público* destacando que

el sistema de transporte urbano que opera en Pereira, está integrado por varias modalidades como: modalidad colectivo (vehículo bus -buseta), modalidad masivo (articulados y alimentadores del Sistema Integrado de Transporte), modalidad individual (vehículo taxi), y modalidad mixto (vehículo bus abierto o chiva, cerrado, y campero, jeep o willys). (AMCO, 2011)

21

Dadas tales características queda delimitado para el objeto de investigación el transporte público colectivo-masivo, es decir, bus-buseta-articulados y alimentadores del Sistema Integrado de Transporte por ser ambas modalidades de mayor demanda entre los usuarios como demostró la fase I, para entrar en otros aspectos generales básicos dentro de esta contextualización:

- El transporte público comprende los medios de transporte en que los pasajeros no son los propietarios de los mismos, siendo servidos por terceros.
- Los servicios de transporte público pueden ser suministrados tanto por empresas públicas como privadas. Tal como operan en la ciudad el transporte colectivo (Buses-busetas) además del transporte mixto en los que se integran el servicio de chivas y camperos, y el sistema integrado de transporte masivo respectivamente.
- Los transportes públicos ayudan al desplazamiento de personas de un punto a otro en un área de una ciudad. En Pereira las rutas de desplazamiento están reguladas por el Área Metropolitana del Centro Occidente entre La Virginia – Pereira – Dosquebradas.
- En la planificación de un sistema de transporte público urbano es preciso tener en cuenta su eficiencia, permitiendo a sus usuarios tomar el mínimo de rutas posibles o la menor distancia posible.

Al respecto, el Subdirector de Transporte y Movilidad del AMCO, menciona que la organización del Área metropolitana desde el control y vigilancia del transporte público en Pereira y del Plan Maestro de Movilidad, gestiona propuestas de

mejoramiento para la calidad de vida de los usuarios, entre ellos el teleférico del Alto del Nudo, el cable aéreo que se proyecta ubicado en la zona de Villa santana, la conexión de la Calle 50 con Av. Del Río, el puente peatonal de la Calle 50 con Av. 30 de agosto, el anillo longitudinal y la Avenida San Mateo. Para el área metropolitana son dos las fortalezas: el transporte público establecido mediante acuerdo número 017 de 2001 y la movilidad 016 de 2009 que se articulan para el funcionamiento y control y vigilancia del transporte público (2010).

1.2 Plan Maestro de Movilidad

1.2.1 De estrategias de planeación a necesidades ciudadanas

23

El 3er Foro Metropolitano: Movilidad, Ordenamiento y Gestión de Suelo que tuvo lugar en el mes de septiembre de 2009, define en términos generales, la movilidad como un concepto vinculado al desplazamiento de las personas o mercancías que debe estar caracterizado en esencia por la facilidad de desplazamiento, y que tiene como eje de acción la ciudad que estructura los medios de transporte y como polos generadores de movilidad: la topografía del territorio, el espacio público y el comportamiento de la población. El Plan de Movilidad persigue el objetivo general de consolidar, a partir de una movilidad sostenible, una ciudad apropiada a las necesidades y cultura de los habitantes, centrado en la construcción de un producto urbano integrado como proximidad espacial – accesibilidad.

En el plan maestro metropolitano de movilidad se establece un Plan de Movilidad que funciona como un instrumento de planteamiento urbano diseñado para solucionar problemáticas, reorientar y construir una nueva ciudad y educar un nuevo ciudadano; todo esto para dar respuesta a las necesidades de interacción de los múltiples sectores urbanos tanto a nivel económicos como social, y a la integración con otros contextos de carácter metropolitano, regional, nacional e internacional.

Por su parte, el Plan de Movilidad del AMCO requiere integrar varios instrumentos de planeamiento para articularlos con la estructura urbana de la ciudad, entre ellos los POT'S (Planes de Ordenamiento físico territorio municipal), PLANES PARCIALES (Desarrollo de suelos de expansión), PLAN MAESTRO DE ESPACIO PÚBLICO (Infraestructura para peatones), PROYECTOS DE TRANSPORTE (Sistema integrado de Transporte Metropolitano), PLAN VIAL (Vías e intersecciones), PLAN AMBIENTAL (Contaminación acústica y del aire).

El Plan de Movilidad, actúa bajo el marco legal de la ley 1083 de 2006 Movilidad y Política Nacional del Plan Nacional de Desarrollo PND dentro de los programas "Ciudad amable y Mover Ciudad" con el fin de articular sistemas e infraestructuras de transporte con la consolidación de una estructura urbana sostenible y equitativa y definir proyectos que contribuyan a la revitalización del espacio público, elemento articulador de las infraestructuras de transporte; hacia el logro de una

movilidad sostenible con transporte público para ciudades competitivas, eficientes y equitativas, y sistemas de transporte que permitan planear adecuadamente el crecimiento urbano.

Tal como fue planteada la propuesta en el 3er foro metropolitano, el plan de movilidad sale del margen de los lineamientos meramente gubernamentales e involucra a los ciudadanos para la instauración de sus políticas desde la adaptación a sus circunstancias y mejorar así sus condiciones de vida refiriéndose al “comportamiento de la población” como “polo generador de movilidad” entendido como los itinerarios de desplazamiento de los usuarios que demandan el uso del transporte público, es decir, que se tiene en cuenta lo que serían sus rutinas en materia de recorridos de desplazamiento si se mira a la luz de los imaginarios urbanos y en torno a las cuales, entre otros aspectos, gira la planeación estratégica institucional pública para el beneficio de todos.

De igual modo menciona en su objetivo general “consolidar una ciudad apropiada para las necesidades y cultura de sus habitantes”, aspecto cuestionado a diario en el ambiente de inconformidad que se respira mientras transcurren los periodos de adaptación a las modificaciones que se hacen dentro del plan de movilidad y el servicio de transporte público como fue inicialmente la incursión del megabús en la ciudad y posiblemente lo sigue siendo para un menor porcentaje de la población.

En última instancia se enuncia que el Plan de Movilidad está diseñado “como instrumento para educar un nuevo ciudadano” esto en virtud de los retos y transformaciones de la ciudad; aún así ¿qué otro trasfondo tiene la expresión “educar un nuevo ciudadano” en el plan de movilidad?, si bien la renovación urbana incluye entre otros los planes de movilidad y transporte, el hecho de educar se hace necesario para asumir los retos de adaptación ciudadana a los nuevos sistemas de planeación. El ciudadano tenido en cuenta es de hecho relativamente reciente en el papel pero aún así se mantiene el vacío en la democratización de la planeación urbanística. Aunque hay un objetivo de buena intención, resulta claro que el ritmo de vida de las personas está cada vez en crecimiento y que en el afán de sus desplazamientos, la movilidad para cada uno no es tan satisfactoria como la pretensión institucional, los estilos de vida y necesidades son tan diversos como ciudadanos hay, pero finalmente es cada habitante quien debe adaptarse a las condiciones del sistema político pues los diagnósticos y planes de contingencia llegan al tiempo que han surgido ya nuevas necesidades en los ciudadanos.

El panorama desde la planeación estratégica corresponde entonces a un diagnóstico que justifica la ejecución de los proyectos de la administración, él mismo arroja unas necesidades y éstas son contenidas en las políticas públicas pero no se conocen mesas de concertación, por lo cual posteriormente se requieren estrategias para lograr la adaptación de los ciudadanos. Tal es el caso

de la promoción de cultura ciudadana, definido por el Instituto Distrital de Cultura y Turismo (1998) como un mecanismo de autorregulación individual y regulación social, que exige por parte de los ciudadanos una cierta armonía entre el respeto a la ley, las propias convicciones morales y las tradiciones y convenciones culturales, concepto de innovación y de resultados satisfactorios difundidos por los medios de comunicación, desde el plan de gobierno de Antanas Mockus; sin embargo dejando ver entre líneas el compromiso de parte del ciudadano a todas las posibilidades de cambio.

La síntesis es un hecho: faltan mecanismos de participación e inclusión, se planifica desde la administración y es el ciudadano quien debe ajustarse a la normatividad creada a “su favor”.

1.3 Proyecciones del transporte público en Pereira

1.3.1 Imaginarios urbanos de la tierra a las nubes

El impacto económico y social que genera la Integración del Sistema de Transporte Metropolitano (SITME) y el aporte que hace a la construcción de una nueva visión de ciudad, fundamentada en una región sustentable, fueron algunos de los conceptos que presentó el director del Área Metropolitana Centro Occidente (AMCO), Carlos Elías Restrepo, en el II Foro Regional del Transporte y Rueda de Negocios. Al Foro que se realizó el 21 de septiembre de 2010 en la Cámara de

Comercio de Dosquebradas, asistieron también El Fondo de Prevención Vial, Megabús, La Dian, Tránsito de Pereira, representantes de los transportadores y las academias de enseñanza automovilística.

Al final de su exposición puntualizó diciendo que “la integración de los sistemas de transporte redundan en el mejoramiento de la plataforma competitiva, la calidad de vida de sus habitantes, y la utilización y ocupación adecuada del territorio como principales estrategias para garantizar los recursos de las futuras generaciones”.

Por su parte, el Área Metropolitana de Centro Occidente, tiene dentro de su planeación estratégica una lista de macroproyectos que hacen parte de las Operaciones Urbanas Integrales (OUI) con los cuales generar transformaciones en el territorio en las dimensiones ambiental, físico urbanística, social y económica de Pereira, Dosquebradas y La Virginia. Incluye proyectos de ordenamiento territorial e infraestructura y protección del medio ambiente, complementados con acciones que fortalecen las capacidades de la población para su desarrollo social y económico, entre los que se encuentran en materia de transformación del sistema de transporte público en Pereira:

1. El sistema de transporte tipo Cable Aéreo Sistema tipo Cable aéreo
2. El Parque natural Quimbaya Alto del Nudo, Teleférico



Imagen 1. Operaciones Urbanas Integrales Recuperado de: http://amco.gov.co/amco/p_proyectos2_list.php?id_proyec=4&sub_category_id=56&cat_category_id=4

El Sistema de Transporte Tipo Cable Aéreo, entraría a formar parte del sistema integrado de transporte con el cual se tiene previsto en términos generales ampliar cobertura, establecer conexión entre sectores aislados, articularse y contribuir al mejoramiento de las condiciones de movilidad en el sector de Villa Santana. A principios del año 2009 ya contaba con estudios de prefactibilidad y según informó Pedro Pablo Londoño, del Área Metropolitana, el proyecto tiene una connotación

social al suministrar una opción más de transporte para esta comunidad de 40 mil habitantes.

Según el estudio de prefactibilidad el cable recorrerá 2 kilómetros, se podrán hacer 24 mil viajes por día, tendrá 40 cabinas con capacidad para 10 personas cada una, el trayecto durará 9 minutos y tendrá como destino el sector de El Bosque en cercanías a la Universidad Tecnológica de Pereira.

El cable tendrá cuatro estaciones: en cercanías a los tanques de acueducto de Villa Santana, en Tokio, en El Danubio, y en El Bosque. El proyecto tiene un costo de \$50 mil millones. “Ya lo habíamos presentado al Ministerio pero con el cambio de gobierno habrá que hacerlo nuevamente. Una vez solucionada su financiación construirlo llevaría seis meses”, dijo Londoño. El cable aéreo también hará parte del sistema integrado de transporte, una vez se realice.

30

Según el estudio ambiental la afectación será mínima, puesto que no requiere movimientos de tierra. Además, prestará un servicio que ayudará a desarrollar el turismo en estas comunidades. PEREIRA/Área Metro (2010)

De igual modo, en el portal de noticias del AMCO actualizado el 4 de enero de 2011 se reitera:

“El Teleférico Alto del Nudo será especialmente para las clases populares y generará mucha mano de obra, porque se construirá con materiales que se produzcan y comercialicen en Dosquebradas, Pereira y La Virginia”, así lo expresó Ernesto Rey, socio mayoritario del proyecto, en la asamblea de accionistas realizada en las instalaciones del Área Metropolitana del Centro Occidente. Por su parte, Carlos Restrepo Ferro director del AMCO informó que la obra se empezará a construir en el primer trimestre del 2010, una vez resueltos los últimos problemas jurídicos, algunos de ellos relacionados con pagos de prediales. Si los cronogramas se cumplen, la fecha estipulada para la inauguración sería diciembre del mismo año y que en caso de alguna prórroga, la segunda fecha sería Semana Santa de 2011.

Finalmente, haciendo un balance de las propuesta Cable Aéreo y Teleférico, se puede concluir que la única idea “aterrizada” es hasta ahora la integración de otras modalidades al sistema de transporte que se caracteriza por avanzar en estudios de gestión como proyectos, y que cerca o lejos de su ejecución pese a todas las condiciones, intereses administrativos y sociales que median, son la promesa que avizora una próxima concepción de los imaginarios urbanos ya no desde la tierra sino desde las nubes en la ciudad de Pereira.

1.4 El transporte público en la actualidad

1.4.1 *Contrastes: ciudad planeada – ciudad deseada*

Desde el año 1994 cuando se pensó la idea de implementar el Sistema Integrado de Transporte Masivo Megabús en Pereira, se presenta entre los ciudadanos usuarios del transporte público un diálogo permanente por el contento y el descontento con las modificaciones de sus ritmos de vida y desplazamiento. Y hoy, después de puesto en marcha en el año 2006, aún confluyen manifestaciones a favor y en contra por el choque latente entre la ciudad planeada desde la administración y la ciudad que desean sus habitantes.

Como se muestra en los siguientes artículos, sobre los comentarios de los usuarios suele llevar una ventaja y difundirse en mayor medida la información de los medios masivos de comunicación que en espacios más amplios logra ofrecer su visión de los alcances administrativos en la ciudad.

Y desde la cotidianidad de los usuarios, entre encuentros y desencuentros de opiniones, hace presencia el factor tiempo como modificador de percepciones y de lecturas de su entorno:

“Mega sobrecupo” padecen los ciudadanos Publicado 23/02/2010

A casi cuatro años de la inauguración del Sistema de Transporte Masivo, Megabús, en Pereira, parece ser que los problemas de sobrecupo especialmente en horas pico, son la piedra en el zapato de un sistema que ha traído beneficios a ciudad, pero que ha presentado serias inconsistencias en diversos aspectos.

Para nadie es un secreto que Megabús le ha dado otra cara a la ciudad, pero la inconformidad de la mayoría de sus usuarios en el aspecto de sobrecupo es evidente.

El Diario del Otún quiso conocer la opinión de los usuarios de este sistema de transporte, y encontró que las personas se encuentran insatisfechas en el aspecto de comodidad, debido al sobrecupo tanto en los vehículos articulados como en los alimentadores (...)



La operatividad del Megabús en Pereira hizo que muchos buses de transporte público salieran de circulación, situación que no permite que el usuario escoja otro tipo de opción.

MegaBús

José Jhon Galvez, director de operaciones de Megabús, señaló que “Comparado con otras ciudades, tanto a nivel nacional como internacional, Pereira presenta uno de los mejores estándares en este aspecto, ya que tenemos 4 personas por metro cuadrado”, manifestó Galvez (...)

El Director de Operaciones expresó que en horarios normales los buses no transportan más de 80 a 90 pasajeros y que en horas pico la cifra asciende a 110.

Señaló que si en algún momento se ha presentado sobrecupo, obedece a una situación atípica y nunca a falencias del sistema.

“No debemos olvidar que el sistema de transporte masivo ha contribuido al mejoramiento de la calidad de vida de los pereiranos, permitiendo un desplazamiento más ágil, económico y seguro”, apuntó José Jhon Galvez.

La comunidad opina

Cindy



Alejandra

Romero

“Desde la implementación del Megabús, esta ha sido una de las mayores problemáticas. Los directivos de este sistema deberían analizar la situación y tener en cuenta la opinión de los usuarios que nos vemos perjudicados”.

Daisy



Barrientos

“Se deben colocar más articulados en diversos sectores, en muchas ocasiones estos sobrecupos se prestan para robos al interior de los buses, situación delicada ya que muchas veces uno ni se da cuenta de lo sucedido”.

William



Montoya

“Creo que la solución al excesivo sobrecupo que presentan los buses es la entrada en funcionamiento de nuevos vehículos, las directivas deben de tener en cuenta la opinión de ciudadano que paga su transporte, ya que esta situación es demasiado incómoda”.

Si bien, todo cambio genera controversia en tanto modifica las prácticas, también es cierto que se requieren de periodos de adaptación, no significando con ello que las discusiones se resuelvan a favor, pero sí con el factor tiempo como atenuante del sentir colectivo.

Megabús, un éxito **Publicado 11/08/2010**

Desde el año 2006 cuando se puso en marcha el Megabús en Pereira, la segunda ciudad después de Bogotá en utilizar el sistema de buses articulados para el servicio público, la concepción de movilidad de la ciudad sufrió un drástico cambio.

Los viejos buses empezaron a chatarrizarse para darle paso al sistema que comenzó a cubrir las rutas hacia sectores populares de la ciudad y por primera vez se tuvo en cuenta a la población que requería desplazarse para satisfacer sus necesidades particulares a través de Megabús, que ofrece la comodidad necesaria, la rapidez por su sistema de vías exclusivas para estos vehículos y el costo, pues por un solo pasaje se hace uso de todas las rutas.



El sistema que une a Pereira con Dosquebradas ya piensa en cubrir el movimiento de pasajeros hasta La Virginia, ampliando así la cobertura para una población que trabaja y estudia en su mayoría en Pereira y que en esta ciudad hace sus compras.

El Área Metropolitana del Centro Occidente le apuesta en materia de transporte masivo a la integración del transporte público, bajo los principios de equidad y eficiencia.

En ello viene trabajando con el acompañamiento de varias entidades que analizan la obligación de plantear un sistema que sea incluyente y responda a las necesidades reales de movilización de toda la población del área metropolitana. Que genere, además, un equilibrio para los operadores del sistema y permita, la integración a futuro de proyectos como el cable aéreo del oriente de Pereira (Tokio-UTP), avanzando por senderos que lleven a lograr la integración del transporte público en la región metropolitana y así mejorar la calidad de vida y la competitividad de esta región.

La percepción de ciudad en contraste con la adaptación de sus habitantes a cualquier tipo de innovación, son factores que podrían poner en riesgo la sostenibilidad de los planes de desarrollo que son para los administradores el eje del mejoramiento de su imagen pública. La ciudad deseada contrasta con la ciudad planeada, las necesidades de los ciudadanos se solucionan desde los intereses administrativos sustentados en planes de desarrollo que desean ir a la par con otras ciudades, pero que tienden a segregar determinados sectores sociales en la localidad que desea transformarse y en torno a la cual no se prevé el cambio que podrá tener a favor o en contra para nutrir los imaginarios de los ciudadanos.

1.4.2 La idea que alzó vuelo, y rueda en tierra Pereirana

36

En la medida en que se innova, hay una reacción en cadena desde diferentes contextos; se dejan oír las voces de los habitantes para trabajar por una misma causa, la del sostenimiento de intereses y necesidades.

Por su parte la Universidad Tecnológica de Pereira se integra a este fenómeno con el grupo de investigación en Comunicación Educativa y el Observatorio Antropológico del Megabús, “en torno a los cambios en los modos de vida de los ciudadanos a partir de la implementación del Sistema Integrado de Transporte – Megabús.” (Bedoya, 2010), un estudio que arroja como resultado la coexistencia de dos tipos de ciudad: “Por un lado se encuentra la ciudad vivida, asociada a los

ciudadanos de a pie; y por el otro se encuentra la ciudad concebida asociada a los administradores políticos”, lo que equivale a la ciudad deseada y la ciudad planeada arriba en mención; y en concordancia con el estudio de los Imaginarios Urbanos, se tomaron como elementos constitutivos de los modos de vida de los ciudadanos las temporalidades, marcas, rutinas en los cuales ha causado efecto la puesta en marcha del Megabús.

También problemáticas sustentadas en estadísticas, como la emisión de gases, índices de atracos y accidentalidad, y las falencias en materia de movilidad por transporte público, abrieron paso a la incursión del megabús como necesidad de la ciudad, para ser incluidas dentro del Plan de Ordenamiento Territorial (POT), luego encaminadas a la puesta en marcha:

37

1994 Propuesta desde la Administración política de la ciudad, incluidos Planes de Desarrollo

1998 Se acude a los recursos del PNUD Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo para el estudio del proyecto en transporte público masivo

2000 Se incluye el proyecto en los POT Planes de Ordenamiento Territorial de Pereira y Dosquebradas

2001 Elaboración del diseño conceptual del Sistema Integrado de Transporte Masivo

2003 Se constituye Megabús S.A

2004 Inicio de obras en las carreras 7ª y 8ª

2005 Inicio de obras en la Avenida 30 de Agosto

2006 Inician Operaciones del Sistema Integrado de Transporte Masivo - Megabús

Con la puesta en marcha del Megabús, se incorpora el término Sistema Integrado de Transporte a la cotidianidad pereirana. Éste que en primera instancia se relaciona con el tipo de transporte Megabús, se aplica además a una serie de medios de transporte que actúan conjuntamente para desplazar grandes cantidades de personas. Igualmente con la renovación de la infraestructura se hizo necesaria la implementación de rutas complementarias que conforman la integración del sistema de transporte: buses de color naranja que realizan las rutas en los sectores que no cubre el Megabús.

38

Para los propietarios y empleados del transporte público que operaba se hizo latente el temor de quedar en desventaja y perder parte de su mercado, se adjudicó entonces la tarea de crear una Alianza Para la prestación y el mejoramiento del servicio de transporte urbano colectivo de pasajeros según Convenio número 002 de enero 25 de 2006 establecida dentro de los objetivos comerciales:

Teniendo en cuenta que con la entrada en operación del Sistema Integrado de Transporte Masivo Megabús al Área Metropolitana de Centro Occidente, las empresas tradicionales de la localidad se

verán afectadas directamente en la movilización de los pasajeros por las modificaciones de las rutas y por el traslado de los usuarios hacia nuevas estructuras de transporte se deben explorar nuevos ingresos que permitan a las empresas reemplazar los ingresos que se pierden (...).

Así, desde la constitución de la Alianza se modificó la conformación del parque automotor adscrito al Sistema Integrado de Transporte con las rutas que se relacionan a continuación:

PARQUE AUTOMOTOR

EMPRESA MODALIDAD COLECTIVO

Vehículo Bus – buseta

Transportes Urbanos Cañarte

Líneas Pereiranas S.A.

Cooperativa San Fernando

Urbanos Superbuses

Transperla del Otún S.A.

Transportes Servilujo S.A.

Cooperativa de Buses Urbanos de Pereira

MODALIDAD MASIVO

Empresa	Articulados	Alimentadores
Integra s.a.	23	27
Promasivo s.a.	30	63

Sin embargo, hoy persiste la incertidumbre que con todo el proceso puesto en marcha (desde la incursión del Megabús hasta la alianza para la integración del sistema del transporte antes operante en empresas independientes), apuesta por un proyecto sostenible para la ciudad y su propio beneficio. Queda por decir que hay una necesidad latente para la relación también “sostenible” ciudadano-administración, pues un manejo del discurso en términos de comunicación educativa, llevarían más lejos las ideas que alzan vuelo desde la planeación y que ruedan no sólo en tierra pereirana.

1.4.3 De los tiempos de viaje de las empresas a las temporalidades plurales de los ciudadanos

Del diagnóstico para la prestación y el mejoramiento del servicio de transporte urbano realizado para la Alianza (2006), a continuación se toman apartes en los que entró en consideración el factor tiempo y con ellos se hace un puente de enlace con el estudio de los imaginarios urbanos desde la temporalidad plural de

los ciudadanos; aspectos que podrían ser relevantes para la modelización de imaginarios que tendrá lugar en el cuarto capítulo.

- El transporte se ve involucrado en un problema de carácter social que es aún más grande que el problema técnico del control de la operación, el problema de los tiempos de viaje que influyen directamente en el diario vivir de las personas que utilizan el servicio.
- El coste social del viaje es igual a la incomodidad, falta de confort, sufrimiento e inutilidad comparados con la comodidad confort, satisfacción y utilidad que ese tiempo tendría si el viaje fuera más corto. Coste extremadamente variable de persona a persona, de hora en hora, debido a una serie de características individuales como gustos, sensibilidades y preferencias distintas.



Fotografía 1. Venta de minutos sobre la Cra 7ª.

- El tiempo de recorrido en las rutas tiene muchos factores en que éste sea más prolongado, entre los cuales se tiene la no existencia de carriles exclusivos para el transporte colectivo, la mala comunicación entre el usuario y el conductor, la falta de utilización de los paraderos establecidos por las autoridades de transporte para cada una de las empresas, al conductor del vehículo no le importa respetar los paraderos para el abordaje y bajada de los pasajeros, razón por la cual la gente se dispersa por todos los sitios de una manera desordenada para esperar el vehículo.

Desde la concepción del tiempo como flujo de hechos distanciados unos de otros o marcados por la duración y transición entre los mismos, se entró a hacer una mirada del trasfondo en esa línea divisoria, qué implica, como elemento causal qué produce en cada uno de los usuarios al interior del transporte público; si las condiciones de tiempo “de medición” determinan en el usuario los tiempos de acción y percepción posterior, si las condiciones de movilidad previstas por las políticas públicas se contrastan con las que necesitan los usuarios, en toda la complejidad del diario vivir de los ciudadanos, cómo este tiempo limitado se transforma en un problema de carácter social, para desembocar en los colectivos y pasar de habitar una ciudad física al uso de la ciudad que crea el caos o proyección de la transformación.

Se da la transición de tiempo a temporalidad plural, gracias a esa “variación de persona a persona, de hora en hora, debido a una serie de características individuales como gustos, sensibilidades y preferencias distintas” (2006) pero sobretodo necesidades que en función de habitar, usar y vivir la ciudad abren nuevos espacios de urbanización. Se adjudica valor al tiempo, tanto en términos de costos como de aprovechamiento. Las prácticas ciudadanas adquieren significación desde él.

1.5 Estado del arte

1.5.1 Tras las huellas del tema

En este capítulo, se reseñan las etapas que han nutrido desde las primeras inquietudes los estudios de Armando Silva, la forma como sus investigaciones han extendido la ejecución de sus proyectos y el proceso que aportó al desarrollo de esta denominada meta-investigación “*Construcción de ciudad desde la temporalidad plural del ciudadano en el transporte público*”.

Inicialmente, paralelo al estudio de Cristian Metz quien en su texto *Signifiant Imaginaire* propone una teoría del cine como escenificación de realidades imaginarias, Armando Silva procesa la idea de una teoría para la ciudad encontrándose con que el imaginario parte de realidades ciertas con emociones y frustraciones y abre la inquietud hacia su trabajo posterior: ¿cómo se construye el imaginario en la vida real, en una sociedad urbana? (2008, p.18) idea que se nutre de las relaciones que establece entre el cine y la ciudad y que trasciende desde su análisis posterior; idea que además mantiene en pie la discusión sobre la realidad como construcción social y que se extiende incluso hasta plantear la construcción de la realidad propia de los imaginarios urbanos.

Paralelo a ello y con su preocupación por la idea de los imaginarios urbanos, determina básico el concepto de desterritorialización que aborda desde sus estudios sobre el cine y el grafiti como exhibiciones públicas, manifestaciones de gran carga imaginaria que se diferencian, en palabras suyas, porque en el grafiti hay una forma material y los imaginarios son formas que se encarnan en distintos objetos o personas, (p.13), en el primero hay por lo general una carga de lo prohibido y en los imaginarios puede haber una transición para llegar a serlo. La puesta en escena del grafiti resulta ser un lugar (momento) donde se realiza o hace concreto el imaginario como respuesta contestataria de tipo ideológico y que en cualquiera de los casos es producto de afectos ciudadanos, sus características como el anonimato circunscriben un colectivo a la ideología de quien lo produce y conjugan la relación entre ética y estética que rompe con los parámetros del espacio físico, ruptura esta que constituye la desterritorialización. Tanto imaginarios como arte público se componen del ingrediente social, unos fuera del museo y otros fuera de la ciudad física, son foco de la colectividad que manifiesta su asombro desde el asombro individual.

Luego, enfatiza no en los contrastes del cine y el grafiti, mas si en los puntos de vista ciudadanos como estrategia de enunciación y en relación con el patrimonio cultural, bien sea por género, edad, nivel social entre otros, que de igual modo se hacen colectivos respecto al uso de la ciudad física y se reúnen en similitudes para

nombrar los imaginarios urbanos de las ciudades imaginadas, desde la creación de ciudades habitadas a partir de la construcción propia de la mirada ciudadana.

Finalmente en diálogo con el antropólogo Marc Augé y su teoría de los no lugares, Armando Silva argumenta y refuerza la idea de la desterritorialización con el riesgo de limitar el lugar en sí a un sitio geográfico pues como dice “al seguir ligando el lugar a un sitio geográfico, se desconocen las formas contemporáneas de crear un sitio y de juntarse la gente” (pág.24) para citar su ejemplo sobre la forma como la internet se convierte en punto de encuentro “sin sitio geográfico” donde acontece vida social. Y con el rasgo de contemporaneidad le confiere mayor relevancia al estudio de los imaginarios urbanos, en tanto que desde ella se ha constituido la base de estos estudios y se han abierto a la par con la incursión y avances de los medios, nuevas formas de interacción con el entorno; con el menor uso de la ciudad física y un urbanismo de producción y consumo sin estar en ella, el urbanismo ciudadano más la inclusión mediática, desemboca en un urbanismo sin ciudad.

La noción de Imaginario urbano que plantea el colombiano Armando Silva, ha trascendido desde sus investigaciones en el proyecto Ciudades Imaginadas de América Latina y España entre las que fueron seleccionadas: Asunción-Paraguay, Bogotá-Colombia, Buenos Aires-Argentina, Caracas-Venezuela, Ciudad de México-México, La Habana-Cuba, La Paz-Bolivia, Lima-Perú, Montevideo-Uruguay, Ciudad

de Panamá-Panamá, Quito-Ecuador, Sao Pablo-Brasil, Santiago-Chile, también desarrollado en Barcelona. Y ha sido en Colombia y en Latinoamérica, Bogotá el primer escenario de observación y desarrollo de la propuesta, extendido posteriormente a Montería y Pereira, ciudades intermedias que en la actualidad avanzan en su ejecución.

Como último escenario, Pereira presenta en el año 2009 la culminación de la primera fase PEREIRA IMAGINADA 2009-2014 después de tomar como referencia la aplicación del formulario base que ha permitido en cada ciudad estudiada recoger las particularidades desde la visión de sus habitantes, con múltiples referentes estadísticos de la visión ciudadana que en el plano mental de cada uno constituyen representaciones de su entorno, las cuales creemos conocer y en las que aún es posible profundizar como gestoras de nuevas realidades en la medida en que los ciudadanos renuevan constantemente su visión de la ciudad.

Pereira Imaginada entra entonces a su segunda fase para hacer un análisis con otras miradas de los datos recolectados en la primera, etapa de interpretación y levantamiento de los resultados con la cual fortalecer el estudio de los Imaginarios Urbanos. Con el avance del proyecto se hace notable la necesidad de sus aportes a la planificación administrativa de la ciudad, que en palabras de Silva (2004, p.14) desde su interés es “establecer vínculos profundos entre percepción colectiva, uso de la ciudad y posibles estrategias de construcción de mentalidades urbanas” para

otras maneras de apropiación y creación de identidad; a la utilidad educativa en el contexto escolar y relevante también para el contexto del ciudadano y del ejercicio de su ciudadanía. Es importante revelar que los pereiranos más allá de su continuo progreso y de los rumores generalizados tienen maneras interiorizadas de concebir su ciudad, en un nuevo proceso de autorreconocimiento para restablecer las relaciones en y con el entorno fortaleciendo su sentido de pertenencia.

Desde las áreas: ciudad-ciudadano-otredades que determina Armando Silva (p.16) para pensar la ciudad ha sido planteada, por la Directora de la maestría la Doctora Olga Lucía Bedoya, la metáfora de una flor correspondiente a la clasificación por pétalos que conforman la línea del proyecto, es decir, la clasificación de cada área con sus categorías para centrar el objeto de estudio: *ciudad* (cualidades, calificaciones, escenarios), *ciudadanos* (tiempos, marcas, rutinas), *otredades* (afines, no afines, anheladas); y de acuerdo a los intereses se dio el proceso de hacer selección de uno de ellos para ampliar la lectura más allá de lo que ofrecían los datos de las encuestas, interpretar y hacer una aproximación al proceso de cómo se concibe la ciudad. En este caso, será relevante la observación y reconstrucción de las temporalidades de los ciudadanos como elemento generador de sentidos, para ahondar en sus apreciaciones y develar sus imaginarios en cuanto al concepto e imagen que tienen de su ciudad desde el interior del transporte público.

Surge la reflexión de que son las características de las personas como la edad y la permanencia en la ciudad entre otras, las que marcan sus comportamientos. Sujeto y contexto en su constante relación, manifiestan unas características que influyen en cada situación comunicativa, en cada evento, desde sus particularidades. Y de este modo se estipula que será la categoría de temporalidades en el área de *ciudadanos* en la cual se centrará este proceso de observación, desde el análisis de respuestas en Fase I a las preguntas 48. *¿Cuánto tiempo gasta diariamente transportándose hasta su lugar de trabajo o actividad?* y 49. *¿Cuántas horas le dedica al trabajo o al estudio por día?*

1.5.2 Una flor en mis manos

49

Con la información detallada de las áreas y sus categorías por cuadrantes de la primera fase, inicia la filtración de los datos arrojados en las preguntas 48-49 referidas antes, para registrarlos en una matriz identificada como rejilla de rastreo y en un segundo momento se procede al análisis de las respuestas del cual se plantean todas las inquietudes que ayudarán a definir el tema en la pregunta que será objeto de esta investigación.

En la lectura del primer cuadrante (Acosta, 2009, p.249) aparece como enunciado base la definición de tiempo que hace Armando Silva (p. 155) como "lo que pasa, pero también como aquello que es construido en su transcurso, lo que sucede

mientras hay movimiento y, en el plano subjetivo, las percepciones que tenemos de ese proceso”. Así, centrada en el dato, cabe anotar que quienes habitan este cuadrante de la ciudad gastan entre 10 minutos y 2 horas transportándose hasta su lugar de trabajo o actividad, y desde consideraciones mayoritarias o nodos aparece alrededor de un 30% de personas que gastan entre 15 y 30 minutos; ahora, es esta forma de pregunta la que va definiendo prioridades, pues no será de relevancia el hecho de trabajar o estudiar, pero sí el tiempo de transporte, entendido como mediación en las construcciones ciudadanas durante el desplazamiento hacia la actividad que realizan.

Revisada también la pregunta 49, del tiempo que comparten con amigos o familia al día, se puede ver que las variables de las dos prácticas se dispersan y pueden sólo dirigir la observación hacia el resto de tiempo que emplean en otras actividades pues trabajar y estudiar no constituye para los ciudadanos las únicas prácticas del día...Unos detalles de la flor van siendo más llamativos.

En el segundo cuadrante se refuerza la idea de que la inversión de tiempo en determinada actividad, sin importar cual sea, determina el estilo de vida y rutinas del ciudadano, luego, con relación al tiempo de transporte (pregunta 48) se muestra que un 70% de ciudadanos invierte menos de 45 minutos para llegar a su lugar de trabajo. Y nace la inquietud de saber cuáles son las rutinas de quienes viven lejos o cerca de su trabajo; con la cual, sin tomar el concepto de rutinas

como categoría de imaginarios de ciudad, emerge un punto clave ¿estas temporalidades de desplazamiento trascenderán en rutinas? En el proceso de lectura otros enunciados teóricos nutren la idea:

- el tiempo y su uso instituyen temporalidades
- las temporalidades como primeridad desembocan en segundidad y terceridad para establecer rutinas
- el tiempo es primeridad, condiciona su segundidad para establecer una terceridad. (Acosta, 2009).

Así que, si el tiempo y su uso instituyen temporalidad, ¿qué se construye a nivel mental en la temporalidad del desplazamiento a un destino?, y no queda duda respecto a que esta información debe complementarse con una pregunta de la misma naturaleza y más cualitativa para el interés de la investigación relacionada con rutinas, correspondiente a la pregunta 74. *¿Qué hace durante el tiempo que gasta diariamente transportándose hasta su lugar de trabajo o actividad?* Pierde entonces relevancia en el proceso la pregunta 49 sobre el tiempo dedicado a amigos y familia, pues como ya se mencionó dispersa el interés que nació en cada inquietud.

De paso por el tercero y cuarto cuadrantes, aparece un porcentaje de 15.79% que gasta entre 1 y 2 horas transportándose al lugar de trabajo, 65.79% de 3 a 20 minutos, otro 10.53% de 30 minutos a 1 hora; y del cuarto el 45% gastan entre

20 y 25 minutos, información que sugiere que los datos pueden estar ligados a la ubicación del lugar de trabajo respecto al lugar de vivienda, al tipo de transporte que emplean o a las características particulares del tipo de actividad a la cual se dedican.

Entonces atendiendo a algunas observaciones se enfatiza en que lo interesante del rastreo es qué hay en la respuesta, qué pesquisa es posible y puede abrir un abanico de opciones para determinar el objeto de estudio, y no la respuesta misma.

Con el mismo propósito se requiere un rastreo de la pregunta 74. *¿Qué hace durante el tiempo que gasta diariamente transportándose hasta su lugar de trabajo o actividad?* Y la pesquisa en los cuadrantes da como resultado que la mayoría de ciudadanos en el C.1 mientras se transportan *miran la ciudad, ven la naturaleza de las cosas, ven lo lindo de la ciudad, miran por la ventana, miran el paisaje*, ya en el 2º cuadrante la actividad principal es *pensar* y en el tercero se manifiestan más dispersiones, que sumadas al rastreo anterior abren un nodo, un elemento común en la medida que *piensan y aprecian la ciudad/ven el paisaje*. En los tres cuadrantes aparece la acción de escuchar música, así como manifiestan que *Nada* hacen en el trayecto, *¿Nada es NADA?*, *¿es ir con la mente en blanco?* *¿O es simplemente descartar lo que hacen los demás y que es visible para todos (maquillarse, escuchar música, hablar por celular, conducir, desplazarse)?*

Por consiguiente, el rastreo permite concentrar en un grupo de actividades afines las acciones de *meditar/pensar*, *mirar/ver/apreciar* así como de integrar el dato de quienes declaran hacer *nada* en tanto que, sin ser un juicio de valor, la mente siempre está en función de algo. Todas estas posibilidades de acción abren otras de percepción, y se vislumbra que ese tiempo de trayecto que se ve como uno solo en su sentido lineal antes-durante-después, se pluraliza al pasar de una acción a otra, está integrado a la vez por varias acciones que constituyen la temporalidad del ciudadano; desde su desplazamiento hay una acción bien sea en función de sí mismos o en función de su entorno. Y si hay una relación del tiempo de desplazamiento con lo que hacen, hay un punto en común como es la relación de tiempo y pensamiento respecto a la ciudad, entonces surgen inquietudes como:

- ¿Qué piensa un habitante de Pereira sobre la ciudad mientras se desplaza a su actividad principal?
- ¿Cómo se da ese mismo proceso si el desplazamiento integra tiempo de recorrido y tiempo de espera?
- ¿Cuáles son las temporalidades de los ciudadanos desde sus rutinas de desplazamiento?
- ¿Cómo el concepto de ciudad en los pereiranos trasciende lo físico?
- ¿Cómo se urbaniza desde la temporalidad?

Hay indicios de un tiempo que se manifiesta como plural, de espera, de desplazamiento, de percepción que podrá ampliarse con planteamientos del profesor Julián Serna respecto al tiempo y a la forma como se concibe; fundamento básico para la pregunta de investigación.

Ahora bien, si se tiene en cuenta que hay apropiación del entorno desde las imágenes visuales, auditivas, sensoriales, más allá del comentario generalizado, y que como refiere Silva en *Desatar pasiones ciudadanas* (2008, p. 29):

las visiones de la ciudad son filtradas por los distintos focos de percepción desde donde se ve el mundo, como géneros, edades, estratos socioeconómicos, oficios o hasta por los desplazamientos que debe hacer un ciudadano de una urbe para ir a trabajar o estudiar, al atravesar todo un mundo de obstáculos y frustraciones, olores y peligros(...)

54

Esto sugiere inquietudes respecto a cómo determinar ese proceso de percepción de la ciudad en la construcción de imaginarios, para hacer la investigación a partir de la pregunta:

¿Podemos aportar a la reflexión de Imaginarios Urbanos con el concepto y la imagen de ciudad que se origina en los habitantes de Pereira, durante la temporalidad plural del recorrido en transporte público?

2. LENTES TEÓRICOS

Para relacionar la investigación “*Construcción de ciudad desde la temporalidad plural del ciudadano en el transporte público*” con la fundamentación teórica y responder a la pregunta **¿Podemos aportar a la reflexión de Imaginarios Urbanos con el concepto y la imagen de ciudad que se origina en los habitantes de Pereira, durante la temporalidad plural del recorrido en transporte público?**, se establece la correspondencia entre la ciudad construida para sus habitantes y los imaginarios de sus habitantes como teoría de construcción social, se entra en análisis de la valoración permanente del entorno en el tiempo en la medida en que cada individuo es afectado por toda una serie de concepciones individuales y colectivas; y se parte además de que el entorno de la ciudad en su función de comunicación genera sentidos en torno a cada realidad concebida y sentido de pertenencia dentro de un grupo social, orientados hacia la consecución de objetivos en común como puede ser la construcción de ciudad desde los imaginarios urbanos.

55

2.1 *Imaginarios reales en realidades urbanas*

Cuando un imaginario se representa, es en apariencia paradójica, un hecho real. Los imaginarios no son en el estudio de Silva esencia de ilusión sino elementos concretos por y en la construcción de la realidad urbana.

La fundamentación teórica de Armando Silva para el estudio de los imaginarios urbanos se nutre de diversas disciplinas de análisis a partir de otras como la semiótica moderna con el estudio de los signos de Pierce y el pragmatismo peirceano, el psicoanálisis que en su correlación mente-conducta examina la psiquis para considerar lo que desencadena la relación con el entorno y la sociología para centrarse en la manera como los ciudadanos conciben las propias ciudades en el colectivo de los imaginarios desde la mirada individual, “los imaginarios van en contravía de la globalización y lo que hace es estudiar las formas locales de conexión y de conformación de los grupos locales en las sociedades contemporáneas” (p.25), los imaginarios van de lo individual a lo social.

Así mismo, después de la entrevista a Armando Silva en *Desatar pasiones ciudadanas* (2008) María Elvira Ardila, Curadora del Museo de Arte Moderno de Bogotá, sintetiza que los imaginarios urbanos son “construcción colectiva, planteamientos y prácticas urbanas, fundamentados en experiencias estéticas realizadas por los ciudadanos; se producen desde lo local, desde los sentimientos y las emociones de ciudadanos comunes y corrientes, son los rasgos propios de una colectividad”; una colectividad que se evidencia en el uso del espacio público con el desarrollo cotidiano de las actividades ciudadanas, lo que es en las categorías de análisis de la ciudad las *rutinas ciudadanas*, conjugación en primera instancia de

las temporalidades ciudadanas y las marcas que en función del urbanismo ciudadano le confiere cada habitante al espacio físico.

Por otra parte, Silva sustenta que la percepción y el reconocimiento del entorno van construyendo el objeto simbólico y colectivo llamado ciudad que por ser símbolo está cargado del componente imaginario, afirmación en la que subyace la construcción de realidades mencionada por Luis Pinto (en 2004, p. 22); pues en la medida que se hace colectivo el uso de un símbolo adquiere significación, se convierte en objeto simbólico de uso y por ende pasa a ser una realidad sobre la cual cada uno ejerce su acción social para generar nuevas miradas propias y miradas desde los otros. En este sentido está planteado el análisis fenomenológico de los imaginarios urbanos, compuestos tríadicamente por la *ciudad* como elemento simbólico, los *ciudadanos* como la carga que le confiere sentido y *los otros* u *otredades* quienes alimentan desde su mirada la reconstrucción de espacios para la renovación de miradas ciudadanas; la realidad física existente en cuanto se ve, interpone otra realidad del uso en cuanto se vive.

Así como la ciudad ofrece a los ciudadanos la posibilidad de ser tales, en igual medida existe porque hay ciudadanos que le confieren sentido, “la realizan, la actualizan” (p. 25), los ciudadanos hacen uso de ella desde sus particulares puntos de vista, y terminan por exceder la visión de la ciudad desde la condición que enmarca la civilización contemporánea como es ser urbanos en los escenarios que

habitan desde la conformación física hasta los espacios desterritorializados en los cuales ejercen el urbanismo sin ciudad. “La ciudad física debe compartir su territorio espacial con esa otra ciudad de la comunicación y del tiempo que marca sus entornos” (Silva, 2007, p. 33), se conjugan en otra instancia las temporalidades, marcas y rutinas de los ciudadanos para lograr la acción sobre la ciudad posible, calificada y escenificada pero son las representaciones las que en la relación ciudad-ciudadano se vuelven manifestación de imaginarios representados en esa construcción de realidad. Así pues la percepción de ciudad que arroja imaginarios, obedece a una reelaboración constante del urbanismo ciudadano desde las realidades urbanas de los habitantes: sus rutinas, tiempos de desplazamiento, condiciones de movilidad adaptadas a las modificaciones del casco urbano y a las implicaciones de la oferta contemporánea con “el arte público, los medios y las tecnologías, cogestores importantes de la emancipación de lo urbano ante la ciudad”. (p. 36)

Se justifica entonces la propuesta “*Construcción de ciudad desde la temporalidad plural del ciudadano en el transporte público*” y se apuesta por la indagación de los imaginarios urbanos en el espacio del transporte público como ciudad inmersa desterritorializada e imaginada, se apuesta a develar las formas de urbanizar desde las temporalidades de los ciudadanos.

2.2 El sentido de realidad de los imaginarios urbanos

La inquietud por develar si el mundo es percibido desde las subjetividades o si es la existencia de elementos externos al pensamiento los que actúan en la formación de esquemas mentales, es un campo sobre el cual abonan de un extremo a otro, idealistas y materialistas.

La concepción de los Imaginarios urbanos reivindica una “filosofía de la significación” que le otorga sentido al entorno, en la medida que establece relación con quienes lo habitan, pero más allá de la relación dual que propone Watzlawick “debemos comprender que los fenómenos derivan de la relación y que, por consiguiente, desbordan el ámbito de lo personal... ante todo tenemos que vérmolas con dos realidades” (1995, p. 28), hay que añadir que el espacio de relación comunicativa entre hombre-entorno no se queda en el mensaje que recibe de distintas formas bien sean sensoriales o extrasensoriales, sino saber que este fenómeno valora al sujeto/observador/receptor y crea desde sí en dinámica constante las proyecciones que se gestan para nuevas interrelaciones con su entorno, hay retroalimentación desde la resignificación.

Para Watzlawick la subdivisión de la realidad contempla primero la percepción directa por la vía de los órganos sensoriales y en segundo lugar la atribución de sentido, de significación y de valor a esa percepción; y sin haber determinación de

correcta o incorrecta la atribución de tal valor, el hombre ignora que es él quien le atribuye la significación al mundo y que no sólo ve el mundo como este quiere reflejarse ante cada uno sino que ve el mundo que crea y recrea desde sus valoraciones. Así pues, para retomar y permanecer en concordancia con la mirada trial del mundo, hay que develar que en ese desconocer se gestan los imaginarios urbanos que no están en el plano de lo consciente pero se dan para otras significaciones y conocimientos del entorno, pero que igualmente ya existentes, presentes en el inconsciente hacen parte de una realidad.

Para Maturana (1996) por ejemplo, desde su enfoque científico es indispensable reconocer siempre al observador como parte de lo observado de modo que no se puede referir una realidad objetiva en tanto que no es independiente de la constitución biológica y fisiológica de quien observa; y afirma que observar es al mismo tiempo el punto de partida definitivo y la cuestión más fundamental en cualquier intento de entender la realidad y la razón como fenómenos del dominio humano; hay un elemento que subyace a la observación del observador igual que subyace un imaginario a la relación del ciudadano con la ciudad. Y ni en un punto ni en otro se podría determinar la veracidad o falsedad de la realidad de cada relación, para Maturana cada dominio de la realidad es tan legítimo como explicaciones produzca al respecto un observador.

Para sintetizar, cabe aquí lo expuesto antes que refiere Silva, al sustentar que la percepción y el reconocimiento del entorno van construyendo una valoración del objeto simbólico, y en la medida que se hace colectiva se manifiesta la construcción de los llamados imaginarios urbanos en la ciudad desterritorializada.

2.3 Pensando en abstracto los imaginarios urbanos

Análogamente al análisis que se hace en los imaginarios urbanos desde la correlación entre las categorías ciudad-ciudadano-otredades, se estudian desde la comprensión que hace Mariluz Restrepo de la lógica triádica de los signos de Charles Sanders Peirce, en sus categorías: primeridad, segundidad, terceridad, que en concordancia con el modelo de los estudios de ciudades imaginadas revela una relación triádica continua de lo urbano: ciudad (cualidades, calificaciones, escenarios), ciudadanos (tiempos, marcas, rutinas), otredades (afines, no afines, anheladas).

Desde esta perspectiva, las urbes no significan sólo por la relación que se establece con quienes la habitan, sino que adquieren sentido en relación con un tercer elemento de pertenencia donde se establece el enlace entre el primer y segundo elemento; se plantea una composición triádica donde lo primero siendo cualidades posibles de representaciones como la ciudad, se concreta en un segundo elemento porque está contenido en él y lo pone en evidencia quien sería

el ciudadano sin el cual no tendría lugar la ciudad, para generar un tercer elemento de combinación con sentido completo. Hipotéticamente uno más uno no sería igual a dos, en tanto que este resultado separa sus componentes; uno más uno es igual a tres que sin ser componentes disociados darían uno en total por lógica trial.

Ahora bien, profundizando en la consideración de las relaciones tríadicas, con base en el planteamiento de O'Connor (1997, p. 27), se puede afirmar que la fenomenología está inscrita en la línea del pensamiento sistémico, en tanto que:

El pensamiento sistémico contempla el todo y las partes, así como las conexiones entre las partes, y estudia el todo para comprender cada una de ellas. Es lo opuesto al reduccionismo, es decir, la idea de que algo es simplemente la suma de sus partes. Una serie de partes que no están conectadas no es un sistema, es sencillamente un montón.

De este modo con el propósito de ir más allá de lo que se muestra independiente, fundamentar su existencia, ampliar puntos de vista, desechar análisis simples de causa y efecto, para el estudio de los imaginarios urbanos se debe pensar en abstracto la ciudad, los ciudadanos y las diversas miradas como fenómenos, para

su comprensión. ¿Dónde se evidencia la existencia del otro?, ¿qué sentidos genera su correlación?, ¿cómo logran representar la dinámica de los imaginarios urbanos?

Con Mariluz Restrepo (1993) se define la fenomenología como:

el estudio de los elementos formales del fenómeno, los universalmente presentes, sin tener en cuenta si corresponde a algo real o no, pues existen fenómenos internos que dependen de nuestros pensamientos y se hacen reales en el sentido de ser real lo que pensamos (p.71)... Cada fenómeno se manifiesta desde sus categorías de *primeridad* como posibilidad cualitativa, es sensación pura, distinta de la percepción pura, la voluntad o el pensamiento (p. 82); de *segundidad*, referida a `lo real` a lo que efectivamente es, pero que sólo lo conocemos en cuanto ya pasó (p. 84) y de *terceridad* como medio, enlace, puente que conecta siempre lo primero con lo último, es mediación donde se da el pensamiento y desde allí el hombre y el mundo encuentran sentido (p. 93)...el pensamiento es para Peirce el elemento del fenómeno, conciencia de proceso (p.95).

Así en esa conciencia de proceso es donde se debe aterrizar la idea del imaginario, cómo se concibe una ciudad y cómo se crea la conciencia colectiva que lo

evidencia.; pero como proceso hay que entender que se manifiesta desde una temporalidad, desde acontecimientos inmersos en cada instante de percepción que se tornan permanentes. De igual modo que hay proceso en el fenómeno de la significación que despliega la acción del hombre en el mundo.

2.4 Construcción de imaginarios entre la abstracción y la praxis

Decir que hay proceso en el fenómeno de la significación que despliega la acción del hombre en el mundo, exige tomar en consideración el pragmatismo peirceano en relación con la semiótica. En palabras de Mariluz Restrepo (p. 150) “la acción es un medio para alcanzar propósitos ulteriores que según Pierce deben referirse a la búsqueda razonable del sentido” y en palabras de Pierce “el significado de un concepto no recae en la reacción individual, en la práctica como tal, sino en la forma como estas reacciones contribuyen al desarrollo de la razonabilidad concreta”, de este modo se interactúa con el entorno desde las intenciones particulares que conducen a la acción, y desde la realidad configurada se confrontan y se confieren nuevas formas de significación; la relación con el entorno va más allá de la causa y el efecto, una acción siempre desencadena otra y este proceso al ser racionalizado e interpretado genera una nueva semiosis en dinamismo continuo, surgen nuevas interpretaciones, hay nuevos sentidos y construcción de realidad como la de los imaginarios urbanos. Es esta la lingüística de los imaginarios.

Inicialmente el signo como abstracción llega al mundo real convertido en acción fundado por el pensamiento, es decir en el plano mental, y tiene como finalidad la producción de creencias, éstas definidas como “efecto del pensamiento sobre nuestra naturaleza que afectará el pensamiento futuro” (Pierce, citado en Restrepo 1993, p. 146) ya en relación más ligada al plano real exterior a la mente, guían la acción desde un motivo previo impulsor que las conforma y una expectativa que se genera por el efecto de lo real que llega al plano mental; las creencias tienen la función de producir hábitos y son éstos los que finalmente “trascienden la mente y se inscriben en la acción misma” (p. 147).

En otras palabras, la acción del hombre en el mundo inicia por la acción del signo en el hombre, es un fenómeno humano fundado en el pensamiento en tanto lleva al plano mental las percepciones para formar creencias respecto a lo real percibido y generar hábitos inscritos en la acción humana, acción misma que implica conferirle significación al mundo.

La ciudad por ejemplo no lleva a actuar por su condición física, es todo el proceso de percepción-interpretación-significación que hace el ciudadano sobre ella para construir una nueva desde su proceso mental individual, sus necesidades, deseos y evocaciones; así la ciudad como signo se hace significativa por la acción que imprime el ciudadano y lo hace actuar sobre ella; la ciudad es significativa por el proceso mental que surge de la percepción de cada ciudadano en uso de su

temporalidad en la ciudad, y no por la simple relación de ser un ciudadano más, dentro de una ciudad.

De este modo, los imaginarios urbanos como signo, y el signo como fenómeno de lógica comprensión, después de ser contruidos por la acción del hombre en colectividad, se analizan contruidos en sus tres manifestaciones o tricotomía de clasificación:

Cuando *el signo es por sus propias características* y actúa como ley desde su propia cualidad de signo que se instaura en un hecho real; en segundo lugar *el signo que se vuelve símbolo en conexión con el objeto real al cual representa*, es decir, como ícono o idea concreta en un índice o elemento material o inmaterial “indicativo” de la cualidad existente en el ícono; y finalmente el signo que representa ante un Interpretante la relación entre un término como posibilidad signica y una proposición que le confieren “razón” al signo y que lo manifiestan en un argumento.

Sin embargo, Restrepo aclara: “No se trata de que los conceptos signifiquen por sus efectos prácticos, sino por lo que podemos pensar puedan ser sus efectos prácticos” (p. 153) la acción que trae implícita la praxis es para el pragmatismo peirceano una acción pensada en tanto se comporta como signo y éste en su sentido abstracto es un fenómeno de lógica comprensión que no se queda en el

punto de ser percibido sino que pasa a ser interpretado para una acción posterior que continuamente dinamiza el mismo proceso. Este pragmatismo le da sentido a los hechos en el pensamiento y sus posibles efectos le confieren significación, razón de ser a los conceptos.

2.5 Temporalidad plural del ser en los imaginarios urbanos

Iniciar el rastreo de las temporalidades ciudadanas en los imaginarios urbanos, implica profundizar en el concepto para ampliar la visión que se tiene del factor tiempo como flujo de acontecimientos o periodo en el que transcurren una serie de sucesos. La temporalidad como categoría del ciudadano que por su parte Silva define como *lo que pasa, pero también como aquello que es construido en su transcurso, lo que sucede mientras hay movimiento y, en el plano subjetivo, las percepciones que tenemos de ese proceso* (2004 p. 155) en función de su relación con las marcas y rutinas adquiere otra dimensión.

Las temporalidades de los ciudadanos desembocan en las rutinas de los imaginarios marcados por la percepción del entorno, en el diario ir y venir, “El tiempo responde a la cualidad posibilitadora de la acción ciudadana, íntimamente ligada a las cualidades de la ciudad” (Silva, 2003, p.22), no se limita entonces a la duración de las acciones ciudadanas en la urbe sino que es mediador entre el ciudadano y sus acciones para abrir otros espacios, mentales y de uso, de

construcción de ciudad. Entre esas experiencias temporales pluralizadas genealógicas o de flujo de hechos, es que se construye la ciudad del ciudadano y no para el ciudadano, es la temporalidad el elemento que le otorga significación a la ciudad en función de los itinerarios del ciudadano.

Igualmente afirma Silva que los imaginarios tratan de captar la temporalidad y registrarla como un hecho existencial, como percepción (Citado en 2008, p. 57); así, la concepción de ciudad está determinada por la temporalidad de cada ciudadano pues en el imaginario se refleja el paso del tiempo que en lógica trial se revela plural y simultáneo, inquietud que abrió la investigación “*Construcción de ciudad desde la temporalidad plural del ciudadano en el transporte público*” para indagar por cómo nos urbanizamos desde las temporalidades y si es posible aportar al estudio de imaginarios urbanos.

Por su parte, Amanda Castiblanco (2010, p. 2) menciona:

...en el imaginario tanto de los habitantes de la ciudad de Pereira, como en aquellos que no lo son, persiste una lectura de la ciudad que ha sido construida a través de tiempo. Por tanto histórica. Porque los imaginarios son construcciones colectivas que permanecen y se pueden transformar en el tiempo.

Y más allá del tiempo histórico lo plantea Julián Serna en *Ser y tiempo*, la historicidad del ser se deriva del sentido de temporalidad que lo constituye, estamos hechos de tiempo (1992, p. 91). Entra pues en juego la noción de tiempo en la que el autor profundiza fundamentado en Heidegger, quien identifica en el tiempo el horizonte para la comprensión del ser y lo alude como la triple simultaneidad del haber sido, la presencia y lo que guarda encuentro (pp. 89, 90). No se puede reducir el tiempo al presente cuando se experimenta todo tipo de percepciones desde la evocación, en el uso y con el deseo, tal como podrá hacerse manifiesto en los ciudadanos el concepto que se forman de Pereira. Serna, reivindica el tiempo, abierto al futuro tal como permanece un imaginario que se transforma en fantasma urbano; tiempo sincronizado con las rutinas de los ciudadanos y sus subjetividades tanto en el espacio físico que habita como en el imaginario igualmente inscritos en lo real.

Heidegger no liga el tiempo a la relación presente-pasado-futuro, alude más bien a que tiene lugar la temporalidad simultánea tomándolos como actualizados todos con predominio de alguno en el instante. Constituyen la estructura de lo que ES; lo que equivale a la temporalidad del fenómeno en cuanto es, es decir que, sin temporalidad nada de cuanto existe podría ser. Explicado desde la representación triádica en la figura 1, se tiene el pasado como primeridad traducida en la posibilidad de hechos que se actualizan en el presente como segundidad, en este

caso con la mirada del ciudadano que viaja en transporte público y que en función de las expectativas arroja una visión propia de ciudad, las terceridades ciudadanas.

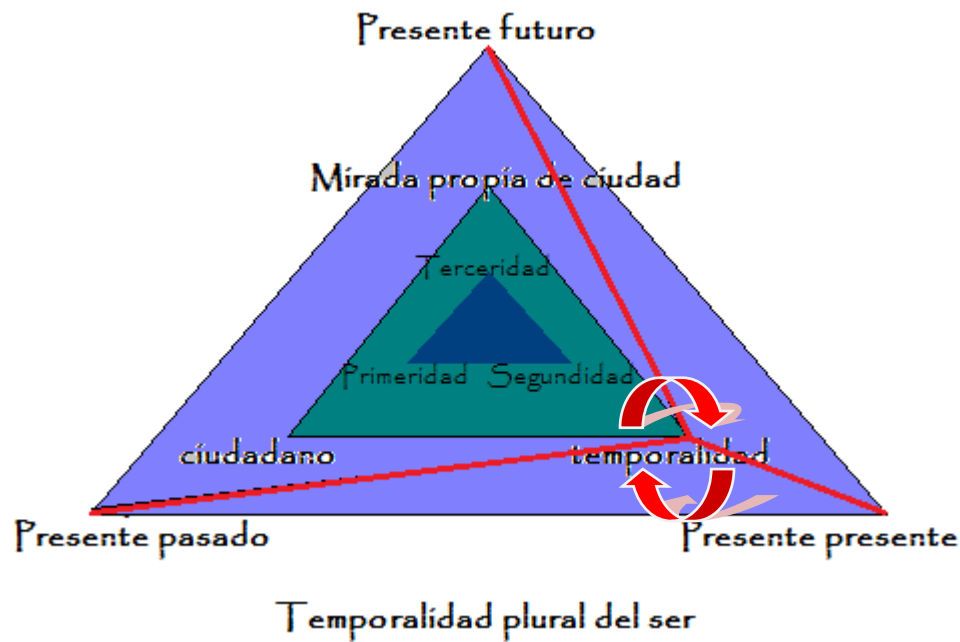


Figura 1. Elaboración propia

El tiempo lineal pasado-presente-futuro se actualiza y se vuelve incesante en su dinámica de representación; actúa en la temporalidad del ser ciudadano no de manera independiente sino como “*presente-pasado, un presente-presente y presente-futuro*” Bedoya (2009, p. 8). Idea semejante a lo planteado por Ponty “Hay un estilo temporal del mundo...el pasado es un antiguo futuro y un presente reciente, el presente un pasado próximo y un futuro reciente, el futuro un presente e incluso un pasado por venir”.

En calidad de fenómeno compuesto por una relación trial, el tiempo no puede descomponerse en sus partes, tanto lo que se tiene como recuerdos y lo que se espera sea en un futuro, hacen parte de lo que es en el ciudadano su actualidad, es decir su presente renovado constantemente con los demás componentes de historicidad. En síntesis es en la temporalidad del ser donde se actualiza el tiempo como flujo de hechos, es la temporalidad y el hecho de ser temporal en el ciudadano lo que hace significativa la idea de los imaginarios urbanos.

Cuando Heidegger plantea que “el tiempo mismo, en la totalidad de su esencia, no se mueve, reposa en silencio” (Citado en Serna, 1992, p. 91) equivale a considerar la temporalidad permanente del ser, el pasado está presente, el futuro desde las expectativas está latente y en evidencia de reposo no desaparece el presente. Sólo se advierte ese reposo cuando se dispersa uno de sus componentes, pero así como en el fenómeno las categorías no se pueden disociar sucede con el tiempo; se distingue conceptualmente un estado temporal de otro, pero no es viable desagruparlos de la totalidad del ser porque precisamente la razón de ser en este caso de los imaginarios urbanos como fenómeno, está constituida por la temporalidad.

Igualmente, para desmitificar la visión del tiempo Serna (2009 b, p. 151) lo declara:

no es sólo cronología, chrónos, sino el tiempo de la vida, aión que es uno con el hombre, tiempo plural, simultáneo, tiempo concreto, contextualizado y personalizado, subjetivado y socializado, el kairós, tiempo que pone el mundo entre paréntesis como acontece con la experiencia religiosa, tiempo que en definitiva, reivindica la singularidad del instante, su eternidad inclusive... A chrónos lo registra el reloj, a aión la memoria y la imaginación y al Kairós la sensibilidad.

Y expone su triplicidad o carácter trial, como se adapta en la tabla 1, diciendo que forman parte del mismo proceso histórico desde sus particularidades cuando el primero se transmuta en el segundo a través del tercero, en chrónos por ejemplo como posibilidad de lo que marcan las manecillas, en aión donde se concreta el chrónos por ser con el hombre, ya es percepción el chrónos, y finalmente el sentido estético del kairós en cuanto está marcado por la sensibilidad y abre otras posibilidades de historicidad.

De este modo, así como a Heidegger y a otros autores les ha correspondido la reivindicación del tiempo, debe entonces ampliarse la visión de la temporalidad en los imaginarios urbanos; la concepción del tiempo es un estado del arte para los estudios contemporáneos pero es necesario asumirlo como un fenómeno concreto

y no huido en la línea del tiempo para entender la influencia de la constitución del ser en la construcción del mundo.

LA TRIPLICIDAD DEL TIEMPO		
<i>Y su carácter trial como signo</i>		
Chrónos (Primeridad)	Aión (Segundidad)	Kairós (Terceridad)
<i>Reloj</i>	<i>Memoria ,imaginación</i>	<i>sensibilidad</i>
<i>Matemática</i>	<i>Psicología</i>	<i>El Arte</i>
<i>Uniformidad</i>	<i>Sentido</i>	<i>Futuro</i>
<i>Sucesión</i>	<i>Simultaneidad</i>	<i>Singularidad</i>
<i>Linealidad</i>	<i>Pluralidad</i>	<i>Bifurcación</i>
<i>Objetivo</i>	<i>Subjetivo</i>	<i>objetivo-subjetivo</i>

Tabla 1. La Triplicidad del Tiempo. Elaboración propia

3. METODOLOGÍA

3.1 Investigación cualitativa y recolección de información, el acercamiento a las percepciones ciudadanas

Centrado el tema de investigación en las temporalidades del ciudadano y planteada la pregunta: **¿Podemos aportar a la reflexión de Imaginarios Urbanos con el concepto y la imagen de ciudad que se origina en los habitantes de Pereira, durante la temporalidad plural del recorrido en transporte público?**, es necesario partir del carácter cualitativo de exploración en las ciudades imaginadas y de Pereira imaginada 2009-2014 II fase, para el planteamiento metodológico. En oposición a la investigación cuantitativa que busca medir los fenómenos sociales y aísla las variables más susceptibles de causarlos, la investigación cualitativa los toma como eje de acción y reflexión, intenta mostrar la diversidad de los fenómenos, está inmersa en el tiempo real de las personas, no en el tiempo experimental del laboratorio (Deslauriers, 2005, p. 19); tiempo real aquí abordado como temporalidades plurales.

Por su parte, la investigación cualitativa en términos de Van Maanen (citado por Deslauriers, p. 6) "Refleja un método de investigación interesado en primer lugar por el sentido y en la observación de un fenómeno social en medio natural",

fenómeno que en la construcción de ciudad equivale a la percepción del ciudadano.

En relación con una visión crítica, la metodología de los imaginarios urbanos está en concordancia con lo planteado por Sara Victoria Alvarado (citada por Restrepo, 1998, p. 109) al identificar “tres etapas no cronológicas pero si simultáneas en el proceso: la descripción, la interpretación y la construcción de teoría o construcción del conocimiento”. La primera corresponde al registro y descripción de la información desde las técnicas de recolección empleadas; la segunda, a la interpretación y análisis de los datos en confrontación con la teoría, y la última etapa es la construcción de conocimiento o construcción de sentido generado por la caracterización de los datos recolectados y analizados.

3.2 Las técnicas de recolección como experiencias de proximidad al sujeto-objeto de la investigación

“La entrevista es una buena manera de conocer las opiniones de una persona y de aprender su historia, pero la observación permite ver cómo se comportan en su medio” (Jackson, 1987. Citado por Deslauriers, 2005).

3.2.1 Los diarios de campo

Dado que el tema de la construcción de ciudad se aborda en esta investigación desde la temporalidad plural de los ciudadanos en el transporte público, fue necesaria la observación participante registrada inicialmente en diarios de campo (ver anexo); hacer una mirada centrada en la cadena de hechos que con relación a las personas ocurren en el transporte público colectivo como busetas y megabús durante el recorrido por distintos sectores de la ciudad para describir las acciones que son indicio de su percepción; teniendo en cuenta que en la cronología del desplazamiento, es decir de los 15 o 45 minutos que puede tomar ir de un lugar a otro, hay temporalidades inmersas en el hacer-acontecer de cada sujeto como mirar por las ventanillas, escuchar radio, dormir, pensar, hablar por celular, leer o conversar.

76

El registro completo (ver anexo 1) que obedece al primer objetivo de esta investigación, contiene la fecha, hora y recorrido o ruta del megabús o buseta en la que se desarrolla el trabajo de campo, y la descripción de lo observado como comportamientos, lenguajes verbales y no verbales que indican algo al interior de las rutas urbanas, ese flujo de hechos cuando el ciudadano vive la ciudad desde el interior del transporte público. Fueron ocho diarios de campo de los que se ilustra a continuación una muestra de ellos, todos registrados por espacio de una semana hasta determinarse que había una generalidad clara en las acciones ciudadanas:

FICHA DE OBSERVACIÓN No.: 2

FECHA: Lunes 26 de Julio de 2010

HORA: 6:00 am

RECORRIDO: Intercambiador de Cuba – Av 30 de agosto – Av del ferrocarril

Descripción:

Todo en silencio, quedan todas las sillas ocupadas y pocas personas de pie.

Los pasajeros en su mayoría son hombres, la mayoría jóvenes y algunos mayores, tan sólo una tercera parte son mujeres.

De todos los que viajan. Sólo un hombre y una mujer mayores hablan en voz muy baja.

Un hombre y una mujer jóvenes duermen, los demás miran al interior del megabús y eventualmente por las ventanas.

En otra de las estaciones se suben más hombres. Uno de ellos de por lo menos 40 años, de apariencia algo descuidada, trae el altavoz de su celular con música popular e irrumpe el silencio que había, se ubica en una de las sillas azules, algunas personas del rededor lo miran.

Dos de las sillas azules quedan libres y nadie las ocupa, aún habiendo varias personas de pie.

Pocas personas se bajan en cada estación, la mayoría sigue la ruta que continúa después del Viaducto hasta Dosquebradas.

Notas del Observador:

El recorrido del megabús en esta la ruta 1 se hace más corto en tanto que sólo toma la avenida 30 de agosto y no tiene desvíos hacia ninguna otra calle de la ciudad como las rutas 2 y 3.

Las personas viajan hacia distancias más prolongadas. De la mayoría pude ver dónde se subían pero no hasta qué parte de la ciudad llegaban en megabús porque siguieron el recorrido después del viaducto hacia Dosquebradas, quizá a sus sitios de trabajo.

Imagen 2. Ficha de diario de campo

Estos diarios de campo fueron claves para la estructuración posterior de una entrevista como paso hacia el segundo objetivo de indagar por las percepciones ciudadanas durante los recorridos por el casco urbano. La observación participante apoyada en la entrevista es un puente desde donde se pasa de considerar el entorno del sujeto investigado y los factores externos al mismo, a profundizar en sus subjetividades y hacer una búsqueda de lo que a nivel interno le generan los acontecimientos que lo acompañan en su recorrido.

3.2.2 La entrevista estructurada

Como técnica central para el análisis de los datos, la entrevista estructurada propició el acercamiento al sentir de los usuarios del transporte público desde sus voces en el diálogo directo, y una reconstrucción de las mismas desde el uso y la evocación para relacionar los hechos que sobrevienen en el trayecto; el ciudadano rescató desde momentos posteriores al recorrido, su percepción de la ciudad durante el desplazamiento en transporte público; así lo valida Rosana Guber (2001, p. 75) desde el enfoque antropológico de la investigación, “el trabajo etnográfico se fundamenta en el cara a cara ante los sujetos de estudio, para aprender cómo viven, piensan, sienten y elaboran sus percepciones acerca de su mundo vivido desde una nueva reflexividad”, para la cual se abrió un espacio fuera del momento del recorrido en el transporte, un encuentro con los ciudadanos en el reposo de sus rutinas.

78

La entrevista, como se muestra a continuación, se elaboró con una exploración como lo sugiere Patton (citado por Deslauriers, p. 37) comenzando por cuestiones sobre la experiencia y las actividades actuales de cada ciudadano con relación a las temporalidades en las rutinas del uso del transporte público y una vez establecido el contexto general de acción, dio paso a las opiniones, a las interpretaciones y sentimientos relacionados con el flujo de hechos que tiene lugar durante los recorridos que realiza, en particular el de cómo percibe su ciudad

desde los hechos que allí ocurren y qué elementos son los que lo llevan a las lecturas que tienden a conformar la colectividad del imaginario urbano.

La indagación al interior del transporte público por las temporalidades inmersas en la cronología del desplazamiento, permitió en ese encuentro posterior activar las subjetividades de los ciudadanos, describir las prácticas sociales del desplazamiento en transporte público para finalmente en la categorización ayudar a reconocer los puntos claves que aportan sentido a lo urbano.

La entrevista (Ver anexo 2) se estructuró con 12 preguntas, de las cuales 5 fueron abiertas analizadas con las triadas resultantes y 7 cerradas trabajadas con tabulación en Excel.

79

En esta misma fase, ya definidas y aplicadas las técnicas de recolección, tuvo lugar la organización y sistematización de la información para interpretar el dato, permitiendo así el levantamiento de un corpus en el cual hallar los tópicos marcados por cada temporalidad sobre la cual se indaga.

Los datos en segunda instancia, debieron categorizarse por similitudes para llegar a la lógica de significación triad, es decir, a la conformación de la triada base sobre la cual hacer el análisis de los imaginarios urbanos como se explica más adelante; etapa esta que corresponde a la interpretación y con la cual se pasa a la fase final de análisis de los datos en confrontación con la teoría.

En síntesis, la información se trató en tres miradas: primero con la constitución de la base de datos del planteamiento de la pregunta para conformar el corpus de información obtenida, luego con la representación de los nodos triádicos derivados de la base de datos desde la categorización por aspectos comunes o de dispersión en las respuestas dadas por los ciudadanos, y por último con construcción de triadas de sentido para mostrar el proceso perceptivo del ciudadano desde los recorridos por la ciudad y su relación con ella.

3.3 Estética del procedimiento

3.3.1 Conformación de la triada base

Tanto para la conformación de la triada base como para el análisis de los datos, fue necesario hacer una observación de las triadas construidas a partir de la información recolectada para describir, analizar y enfatizar en la rigurosidad del procedimiento hacia la posterior construcción de los nodos de triadas y finalmente de triadas de sentido que constituyen los hallazgos de la investigación “Construcción de ciudad desde la temporalidad plural del transporte público”.

Sólo desde una mirada teórica relacional se mantuvo el rigor del procedimiento, para lo cual se retomó tras cada observación de las triadas, la conceptualización que fundamenta el estudio de los Imaginarios Urbanos y en concordancia con su

teoría de análisis, algunos términos de la fenomenología de Pierce como los relaciona Armando Silva en su metodología de trabajo.

Se hizo entonces como ilustra la tabla 2, una abstracción de los conceptos que son básicos para el análisis y comprensión del ser desde la lógica triad de Pierce, desde la composición peirceana del signo y desde las categorías que plantea Armando Silva para la comprensión de lo urbano en el contexto de los imaginarios.

La base conceptual se tomó como guía para establecer el orden de la lectura en cada triada según la categoría de análisis (ciudad, ciudadano, otredades) para la comprensión de los imaginarios urbanos y darle sustento teórico a la búsqueda.

TABLA DE CONCEPTOS PARA EL ANÁLISIS DE LOS IMAGINARIOS URBANOS Y SU CORRELACIÓN CON LA TERMINOLOGÍA PEIRCEANA

LÓGICA TRIAL PARA LA COMPRENSIÓN DEL SER PEIRCE	PRIMERIDAD Es una posibilidad de ser, es una cualidad "situada" en los hechos	SEGUNDIDAD Hechos reales "Se refiere a lo real"	TERCERIDAD Combinación Puente de enlace
COMPOSICIÓN PEIRCEANA DEL SIGNO	ICONO El objeto en virtud de sus propias características	ÍNDICE El objeto en virtud de ser afectado por el ícono	SÍMBOLO Espacios de representación de percepciones y fantasías colectivas
CATEGORÍAS PARA LA COMPRENSIÓN DE LO URBANO. Silva CIUDAD Una cualidad donde los habitantes tienen la posibilidad de ser ciudadanos Hecho físico e histórico según la percepción de sus ciudadanos	Cualidades "Signos sensibles" que hacen imagen a la ciudad, la representan, la delinean	Calificaciones Valoraciones indicativas de los ciudadanos sobre su ciudad Formas de marcarla, de objetivarla	Escenarios Sitios o lugares donde los ciudadanos actúan, se representan
CIUDADANO Sujetos urbanos Creadores de la realidad social	Temporalidad Aspectos que condicionan la actividad cotidiana de los ciudadanos Lo que dura por algún tiempo	Marcas "objetos", elementos, grupos, lugares que señalan al ciudadano como elemento de experiencia urbana Señal para distinguir	Rutinas Acciones que se repiten continuamente y caracterizan un estilo/forma de actuar de los ciudadanos Marcha por camino conocido
OTREDADES Reconocimiento de relaciones y diferencias en correlación con lo otro Maneras de representar lo ausente	Afines Similitud que hay en relación con 'lo otro'	No afines Diferencia en relación con 'lo otro'	Anheladas Deseos en relación con 'lo otro'

Tabla 2. Tabla de conceptos para el análisis de los imaginarios urbanos y su correlación con la terminología peirceana. Fuente elaboración propia¹

¹ Tomando como base la conceptualización que se relaciona en la Metodología de trabajo de Armando Silva (2004) y en la Filosofía de la representación de Charles Sanders Pierce que hace Mariluz Restrepo en Ser – Signo – Interpretante (1993).

De este modo para conformar la triada base se retomó la pregunta: **¿Podemos aportar a la reflexión de Imaginarios Urbanos con el concepto y la imagen de ciudad que se origina en los habitantes de Pereira, durante la temporalidad plural del recorrido en transporte público?**, para mostrar que la motivación de la búsqueda parte del ciudadano como posibilidad de ser, es decir como primeridad que desea concretarse, en este caso por el interés del objeto de estudio, en la segundidad del recorrido en transporte público, en una temporalidad que sitúa al ciudadano como cualidad en un hecho particular, e indagar desde esta correlación por las ideas que se generan para develar las terceridades del ciudadano desde la temporalidad del recorrido en transporte público.

Queda entonces conformada la triada base:

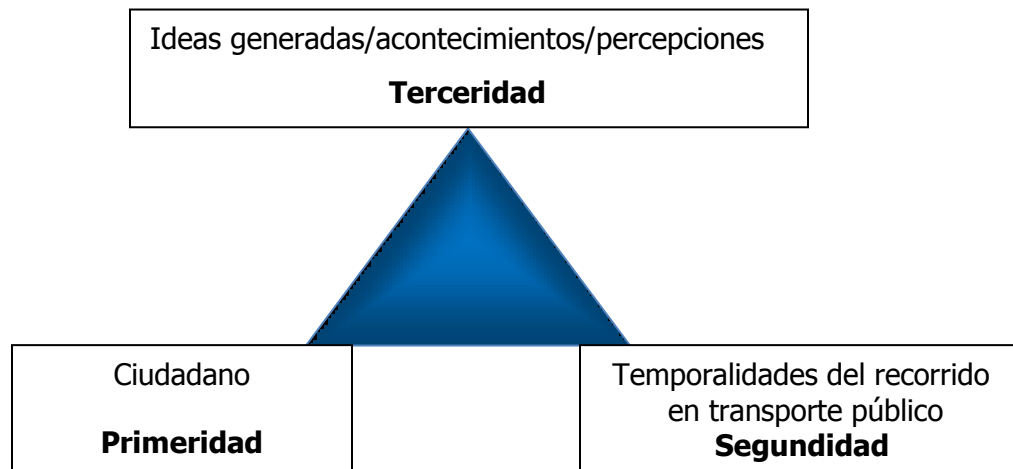


Figura 2. Triada base

Sustentada la base motivadora de esta investigación, cabe anotar que coincide con el modelo trial empleado en la primera fase de Pereira imaginada ², donde se parte del área (ciudadano) con relación a una de sus categorías (temporalidad) para el análisis de los datos generados en las respuestas.

3.3.2 Lectura de las triadas

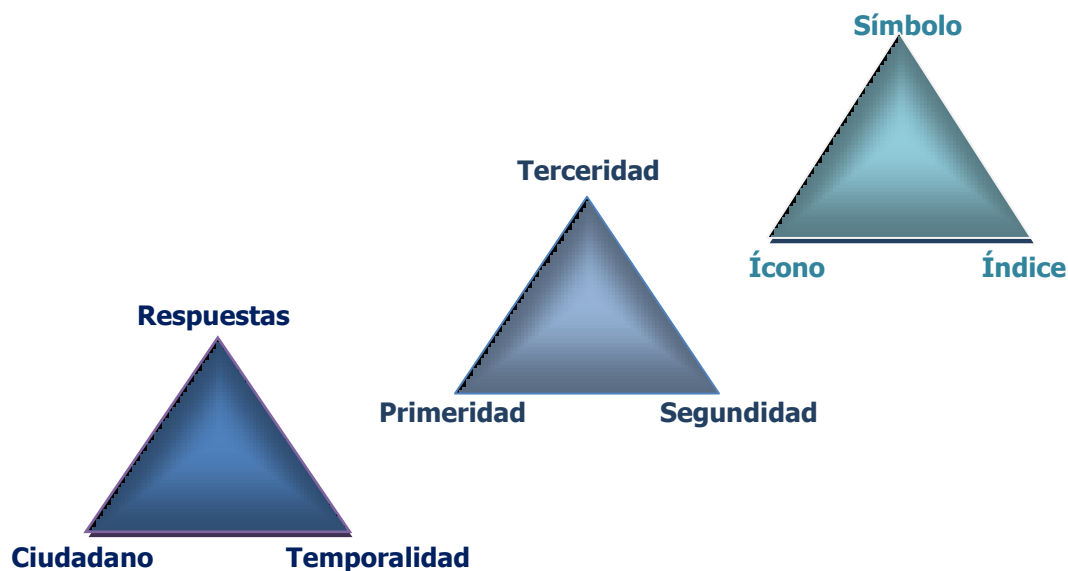


Figura 3. Triadas de correlación Silva-Pierce

Tomando nuevamente la tabla de conceptos que ilustra la tabla 2, empleada en la conformación de la triada base y necesaria para el análisis posterior, se establece que todas las triadas resultantes deben ser leídas desde la ubicación visual y conceptual teniendo en cuenta que en cada vértice están ubicadas las opciones

² El equipo de investigación encargado del segundo cuadrante de la ciudad, toma la base Área – Categoría de la estructura del formulario base de Armando Silva e incorpora el elemento Respuesta en el tercer vértice para el posterior análisis de los datos.

dadas desde la pregunta de investigación referidas a cada ciudadano/primeridad/ícono como posibilidad de ser un sujeto urbano que crea su propia realidad y que concreta su posibilidad de ser en relación con la temporalidad/segundidad/hecho real, durante el recorrido en transporte público como aspecto que condiciona la acción ciudadana y que tiene además una duración, un índice en tanto es objeto indicador de que allí se concreta la posibilidad del ser ciudadano; y por último en la terceridad, está la respuesta de cada ciudadano, respuesta como símbolo en tanto espacio de representación de las percepciones del ciudadano en uso de las temporalidades.

Así, después de la primera visualización que permitió considerar el corpus, entramos en la respuesta para analizar su carga simbólica, pues no se trata de considerar el dato por el dato como primeridad/posibilidad sino el dato como terceridad, como representación simbólica, cargada de información a partir de los elementos motivadores; hecho que implica considerar otras opciones de lectura a las que tienden a desembocar las terceridades como nuevas posibilidades de interpretación, esto es en otros términos la semiosis al infinito.

3.4 Codificación, sistematización de la información y triadas resultantes

Como paso importante en la construcción de la metodología de trabajo, el equipo de investigación de la maestría en Comunicación Educativa, desde la primera fase de Pereira Imaginada, determinó que para la construcción de las triadas

resultantes se estableciera una codificación para la visualización y el análisis de los datos.

Se determina entonces en este caso que al interior de cada triada aparezca en la parte superior el número de la pregunta; debajo, el primer número correspondiente al número de la entrevista que va desde el 01 al 30, seguido de la inicial en mayúscula F o M para identificar género femenino o masculino del entrevistado, luego aparece en minúscula la letra a, b, c, d según sea el rango de edad si está entre 13-24, 25-45, 46-65, más de 66 respectivamente, y finalizando está el número 1 o 2 del nivel socioeconómico si el entrevistado pertenece a los estratos 1-2 o 3-4 como se muestra en la triada base de la investigación:

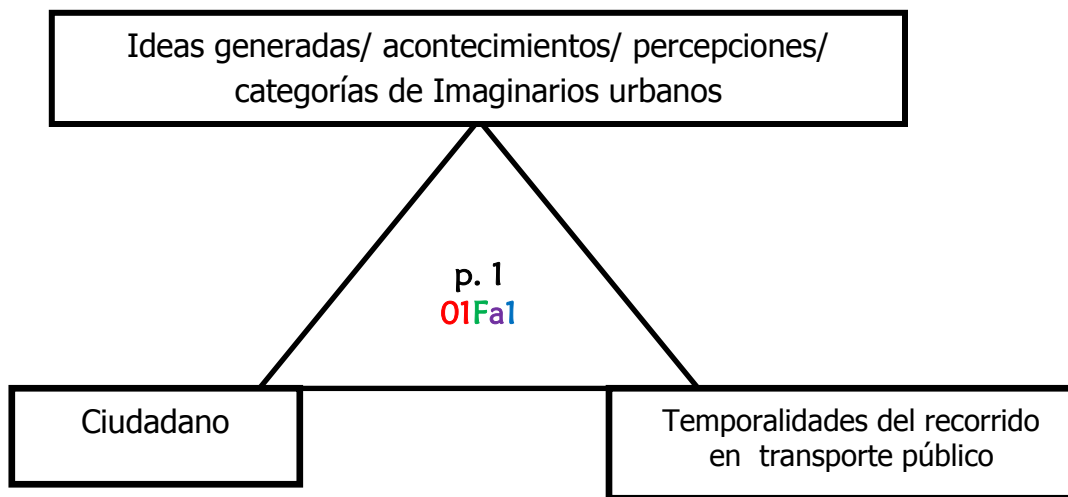


Figura 4. Codificación de triadas

Léase que la triada ilustrada pertenece a la pregunta uno **p.1** de la entrevista uno **1**, cuya respuesta es de una mujer **F** con edad entre 13-24 años **a**, del nivel socioeconómico uno **1**, es decir entre estratos 1 y 2.

Para iniciar el proceso, primero del corpus de las informaciones recolectadas y luego sistematizadas en tablas de Excel, se visualizaron las triadas resultantes de los datos proporcionados por los entrevistados en las preguntas abiertas 7 a. b. c, 9, 10, 11 y 12.

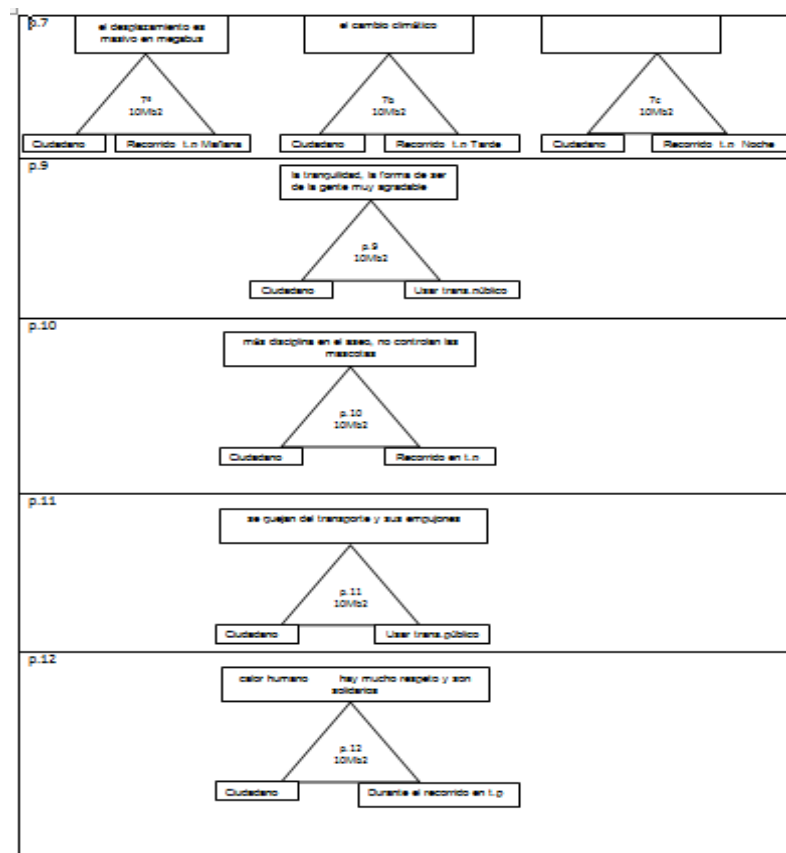


Imagen 3. Muestra de triadas resultantes

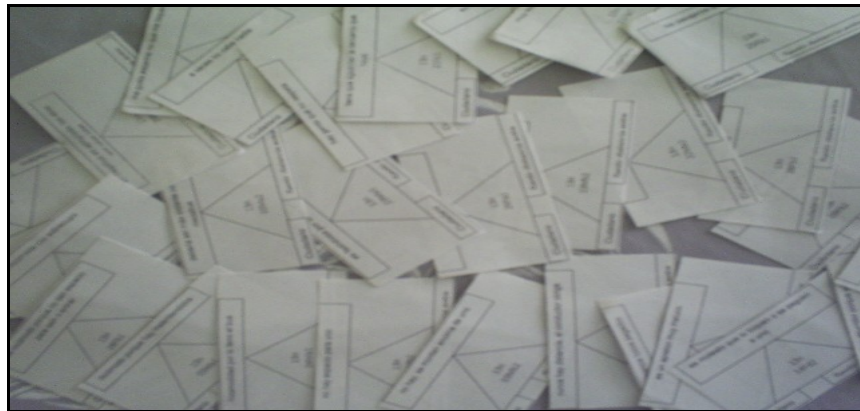
Se obtuvo una cantidad de 210 triadas, resultantes de las preguntas abiertas 7, 9, 10, 11 y 12. Cada triada resultante con su sentido de pertenencia desde las

primeridades a la categoría de Ciudadano, sufre el proceso de semiosis al infinito³ en cada respuesta como terceridad y da lugar a nuevas interpretaciones, da paso a nuevas categorías para el análisis de la ciudad en la búsqueda de los imaginarios urbanos desde la colectividad.

3.5 Artesanía de la investigación

3.5.1 Biombo de datos

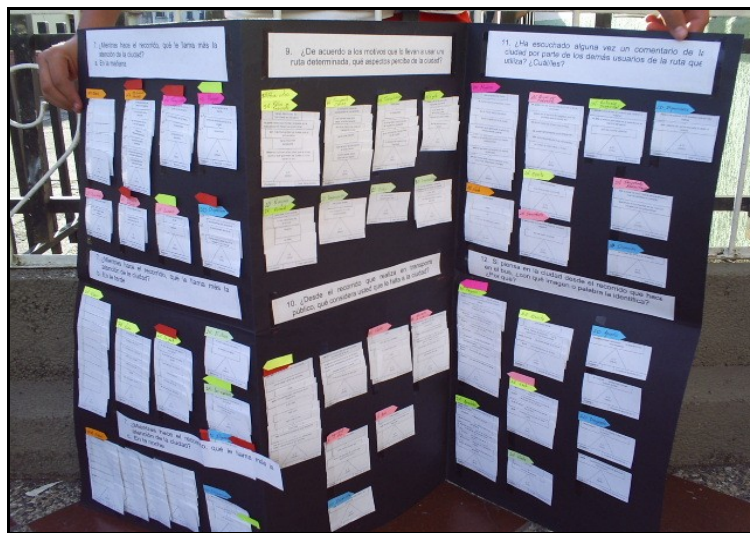
En la etapa del manejo de datos, fue necesario facilitar la visualización de las triadas tanto por preguntas como por unidades de sentido comunes en cada respuesta, y así poder hacer una mirada global a todas ellas; se requería practicidad debido a la gran cantidad de datos que salió de las entrevistas aplicadas.



Fotografía 2. Deconstrucción de hojas de triadas resultantes

³ En términos de Pierce, cada interpretante (terceridad-respuesta) es una nueva representación que a su vez da lugar a otro interpretante. Restrepo (2003, p. 117)

Para ello debió hacerse una deconstrucción de cada hoja, de las 30 que contenían las 210 triadas resultantes, y agruparlas por paquetes según el número de pregunta. Surgió entonces la idea de un biombo de datos (fotografía 2), que permitiera ver toda la información recogida, se pudiera transportar fácilmente y de manejo dócil debido a la manipulación constante que requería.

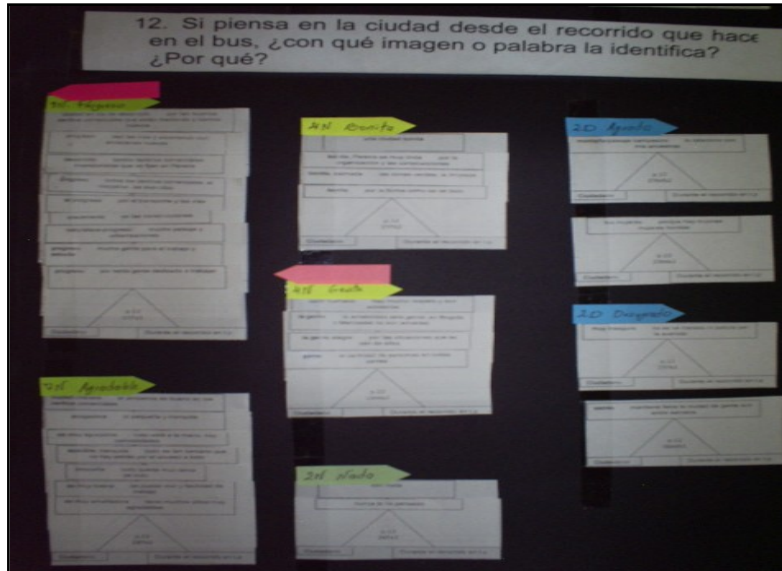


Fotografía 3. Biombo de datos preguntas 7 a. b. c, 9, 10, 11, 12.

Cada sección del biombo por preguntas, quedó a la vez con reagrupaciones de triadas que por unidad de sentido tenían relación con un mismo eje de respuestas y con grupos de dispersiones que se constituían por respuestas aisladas a los ejes comunes.

Cada reagrupación conformada por los nodos de triadas y organizada como muestra la fotografía 4, permitió centrar la mirada en el dato para salir de él y

generar los sentidos de búsqueda en la investigación Construcción de ciudad desde la temporalidad plural del transporte público.



Fotografía 4. Biombo de datos pregunta 12.

3.6 Protocolo de análisis de las triadas resultantes

3.6.1 Una mirada al dato

La entrevista fue aplicada a 30 ciudadanos usuarios del transporte público en Pereira, 15 hombres y 15 mujeres de estratos 1, 2, 3 y 4 lo que equivale en la propuesta metodológica de Armando Silva a los niveles socioeconómicos 1 y 2 quedando fuera de este estudio los estratos 5 y 6 (correspondientes al nivel socioeconómico 3) debido a que durante el proceso de recolección de datos fue imprescindible tomar como punto de partida que los entrevistados fueran usuarios del transporte público y en la medida que se avanzaba coincidió en que todos

estaban entre los niveles 1 y 2. Así, 10 de los entrevistados pertenecen al nivel socioeconómico 1, y 20 entrevistados al nivel 2. Al respecto, como caso particular, resultó que uno de los entrevistados perteneciendo al estrato 4, es decir, nivel 2, al momento de preguntarle respondió y se identificó con el estrato 2, nivel socioeconómico 1.

Respecto a las edades de los entrevistados, ocho ciudadanos están entre los 13 y 24 años, 15 ciudadanos entre 25 y 45 años, cinco ciudadanos entre 46 y 65 años, dos con más de 66 años de edad, por lo cual se hace énfasis en que quienes pertenecen a los dos últimos rangos son quienes menos hacen uso del transporte público.

3.6.2 Descripción de Nodos de triadas

3.6.2.1 Salida del dato hacia la búsqueda del sentido

“No sólo jugamos con datos para figurar nuestras ciudades. Nos incumben tantos otros actos ciudadanos, sus voces, sus trayectos” Silva (2004, p. 30)

Entrando en materia, a continuación se describen los nodos resultantes de las preguntas abiertas (7 a. b. c, 9, 10, 11 y 12) de la entrevista aplicada, agrupados por similitud en las terceridades, para hacer su análisis desde la teoría relacional sin dejar de lado la rigurosidad del procedimiento; además de algunas gráficas de las preguntas cerradas que nutren el análisis de la lectura en los nodos.

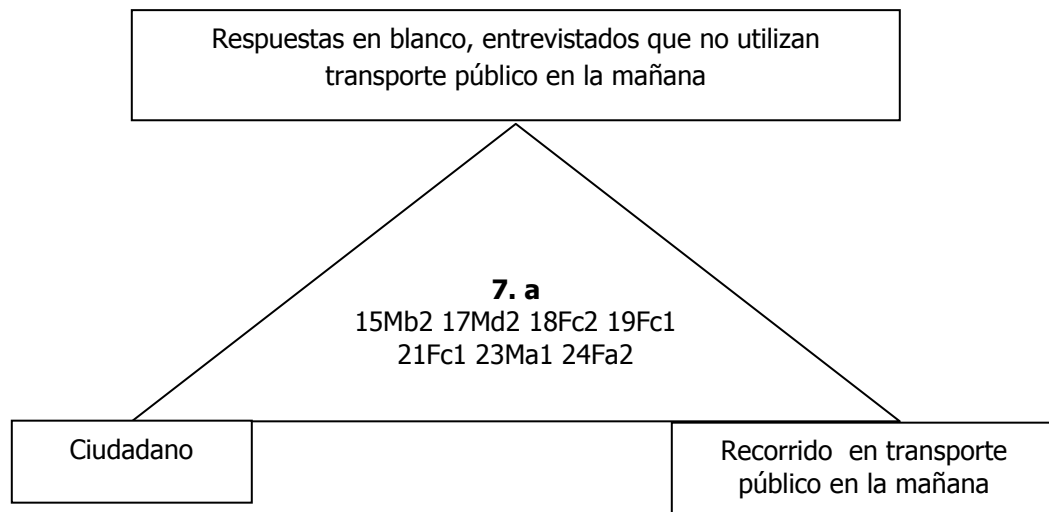
Para la lectura de los nodos se debe recordar que están agrupados por unidades de sentido común en las respuestas. Cada nodo aparece con un número al lado de la letra N y una frase o palabra de acuerdo al rasgo común que lo caracteriza. Véase el ejemplo con la primera de las preguntas abiertas:

7. Mientras hace el recorrido, ¿qué le llama más la atención de la ciudad?

a. Mañana _____

Las iniciales **7N** corresponden al número de respuestas que formaron el nodo y al lado aparece el nombre que ha tomado por similitud de respuestas:

7N En Blanco: no registran uso de transporte público en la mañana



Cada respuesta surge de la correlación entre la posibilidad del ser ciudadano que se evidencia en la temporalidad cronológica del recorrido en transporte público, en este caso en la mañana, de lo cual se muestra que:

En este nodo de 7 respuestas en blanco se lee que cuatro son mujeres, tres de ellas entre 44 y 65 años y una entre 13 y 24 años; tres son hombres, dos entre los 13 y los 45 años y uno de más de 66 años de edad.

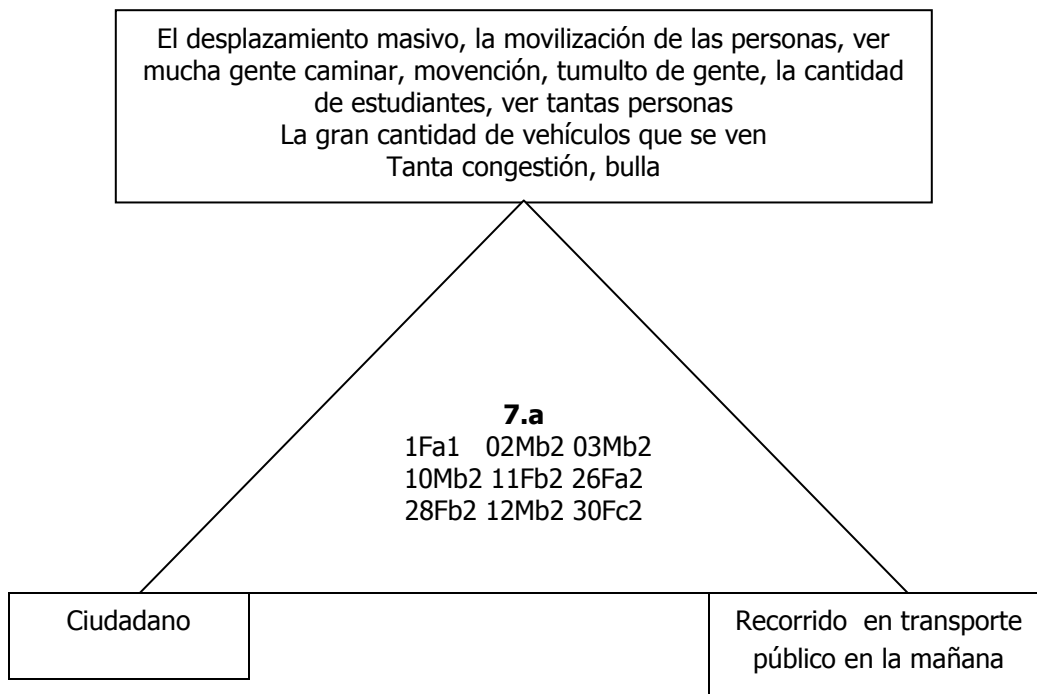
Hay un 23% de la población que tiene como rutina en la mañana otras actividades que no requieren el desplazamiento en transporte público, lo que refuerza la idea de que las rutinas en hombres y mujeres de mayor rango de edad, se desarrollan al interior de sus hogares o en sitios aledaños a ellos, o bien que para este grupo de personas su jornada laboral o el desplazamiento a sus actividades no prima en horas de la mañana.

De este modo la respuesta guarda relación directa con la pregunta motivadora, es decir, si no hay temporalidad cronológica de desplazamiento, no hay un eje motivador de percepción. De lo contrario se anularía la teoría de la segundidad en tanto es el puente generador de respuesta; si no hay índice, no hay respuesta que simbolice la percepción.

Gente que viene y que va

9N Movilización

Este nodo hace referencia en general a la movilización de las personas que llama la atención sobre el 30% de los entrevistados al desplazarse en horas de la mañana:



A cuatro mujeres, dos entre 13 y 24 años y dos entre 25 y 44, y a cuatro hombres entre 25 y 44 años les llama la atención la movilización de las personas como símbolo cargado de percepción significativa, sólo posible en este caso desde la temporalidad que marca la mañana como primeras horas del día, a su vez índice, de que los ciudadanos se movilizan en la medida en que van a iniciar sus jornadas

de trabajo o estudio. A una mujer entre 46 y 65 años le llama la atención tanta congestión y bulla que igualmente proviene de la movilización de las personas.

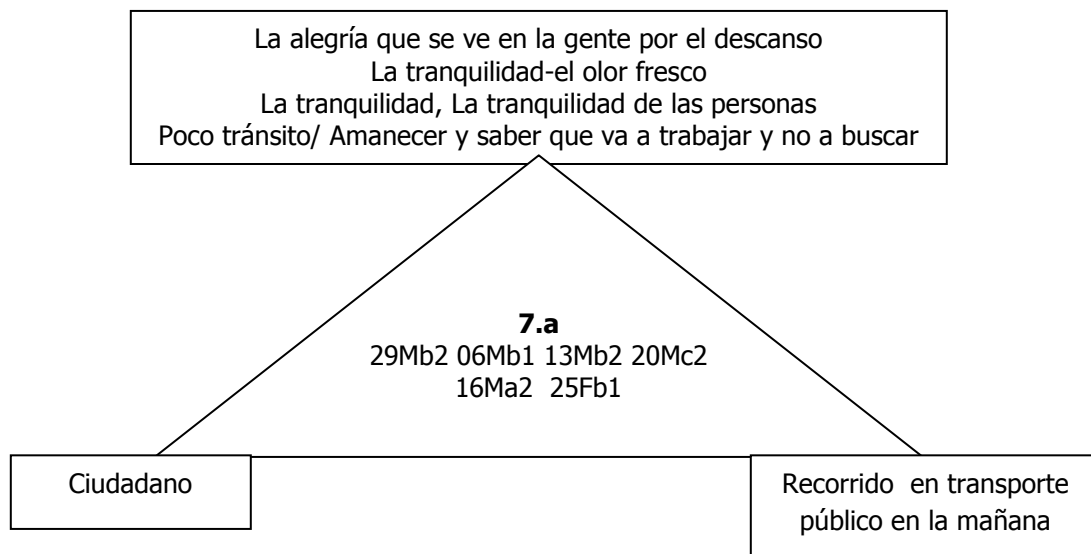
En este conjunto de triadas resultantes se hallaron rasgos comunes desde las terceridades como es el hecho de mencionar personas en movimiento. Se agruparon entonces desde las semejanzas que emergen en el dato y tomando distancia se cualifican teóricamente desde el criterio de entrada de clasificación que fueron las terceridades. Si estas a su vez se concentran como cualidades/posibilidades en este caso de una percepción visual del ciudadano, desembocan en rutinas de los ciudadanos en tanto que la movilización es un hecho que se repite desde la constante temporalidad de los usuarios del transporte público.

Los ciudadanos desde todas sus posibilidades de ser, de sentir, de ver y en este caso de transportarse en las horas de la mañana, observan la movilización masiva asociada con el tránsito, un espacio donde hallan encuentro los ciudadanos y desde donde empiezan a manifestar cierta incomodidad por lo que tiende a perturbar su tranquilidad, elementos de una ciudad en crecimiento; tal cualificación es muestra de lo que podría abrir otras interpretaciones sabiendo que las terceridades como representaciones simbólicas podían pasar a tomar el lugar de posibilidades respondiendo a la semiosis al infinito.

Cada ciudadano es un reflejo en los demás

6N Tranquilidad

El nodo que hace alusión a la tranquilidad percibida por el 20% de los ciudadanos lo conforman cinco hombres: uno entre 13 y 24 años, tres de ellos con edades entre 25 y 45 años y uno entre 46 y 65 años que coincide con dos de los primeros en nivel socioeconómico 2. Se suma a ellos una mujer entre 25 y 44 años a quien le llama la atención el hecho de que amanezca y vaya a trabajar y no a buscar trabajo, como una visión positiva de la ciudad, teniendo en cuenta que en la base motivadora de la pregunta se indaga por su percepción de la misma.



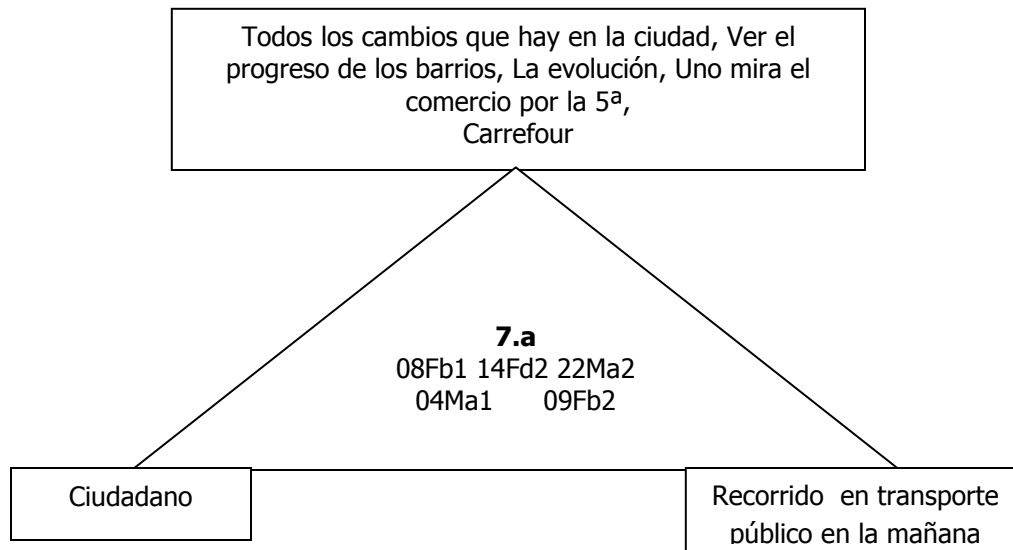
Si bien todos perciben al parecer elementos distintos que les llaman la atención, son tendencias que hay a considerar la misma ciudad de la que datan los nodos y quizá tengan en mente a Pereira como “región de oportunidades” emblema de la

actual administración municipal. Tanto quien refiere el poco tránsito de las horas de la mañana como a quien le llama la atención saber que va a trabajar y no a buscar tienen implícito el sentido de la tranquilidad como el resto de respuestas que conforman el nodo.

Entre quienes se movilizan, el recorrido en transporte público en la mañana es lo que condiciona su percepción de una ciudad tranquila y situados en este hecho concreto por lo que ven dentro y fuera de los transportes, tienen como imaginario el “inicio de la jornada” después del reposo nocturno que se generaliza, sin aludir en particular a que quizá halla entre ellos otros ciudadanos que apenas vayan a tomar su descanso después de una jornada nocturna. Esta idea puede posibilitarse también desde su tranquilidad, la de los hombres, si se tiene en cuenta que en el nodo anterior la movilización masiva de personas es un detalle que observan en mayor medida las mujeres. El sentir propio es un índice que le confiere a la ciudad la marca de tranquilidad reflejado en los demás ciudadanos, como rasgo distintivo entre la temporalidad de la mañana y el resto del día.

Espacios renovados

5N Progreso



Del 17% de ciudadanos que se transportan en la mañana y les llama la atención el progreso de la ciudad, tres son mujeres con edades que varían entre 25 y 65 años de diferente nivel socioeconómico, y dos hombres jóvenes entre 13 y 24 años.

Desde la temporalidad del recorrido en la mañana se puede otorgar que al hecho del desplazamiento durante un tiempo cronológico, se tiende a hacer una observación más de los detalles cercanos y particulares que generales; emerge así otra temporalidad paralela, a la del recorrido que se hace simultánea, la de visualizar y marcar la ciudad. Quienes se fijan durante sus recorridos en espacios comerciales como la carrera quinta y Carrefour, se integran a las percepciones que tienen relación con el progreso de la ciudad antes mencionado pues son espacios

renovados en la ciudad que han extendido el comercio a otras zonas menos concurridas que las carreras séptima y octava.

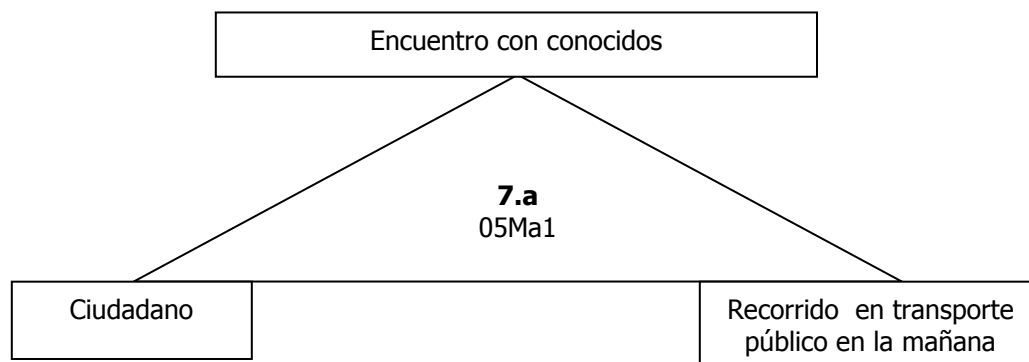
Como síntesis de los cuatro nodos triádicos principales en relación con el hecho concreto de los ciudadanos que hacen recorridos en transporte público en horas de la mañana, emergen respuestas con tendencia a tener presente a la ciudad por elementos como la movilización de los ciudadanos en torno a su crecimiento urbanístico y comercial y por el uso de los medio de transporte. Progreso en todos los sentidos desde la renovación física de la ciudad.

Cabe anotar que en la primera agrupación resultaron siete nodos y en el segundo proceso de reagrupación por unidades de sentido se concentraron datos en otros nodos más significativos para quedar sólo cuatro, incluyendo el formado por las respuestas en blanco de quienes no usan transporte público en la mañana.

Dispersiones de la pregunta 7.a

Tendencia a la tranquilidad

1D Encuentro con conocidos



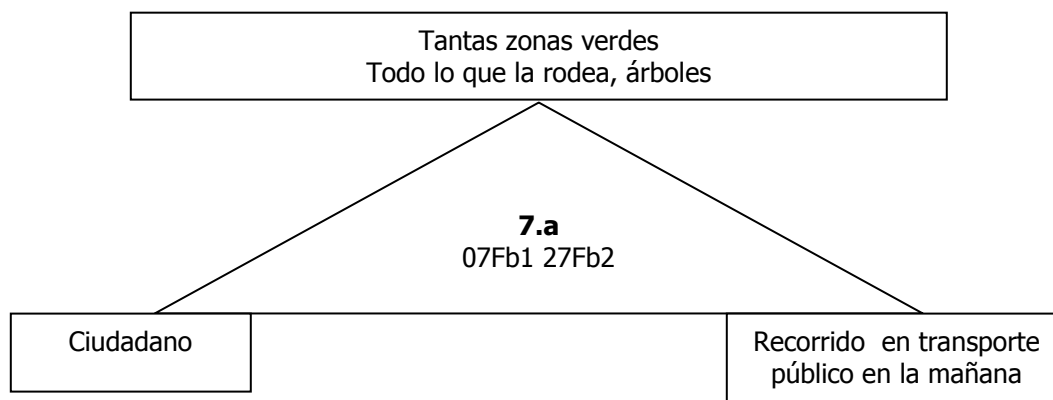
En contraste con los grupos de respuestas que conforman los nodos, está como dispersión la respuesta de un joven entre 13-24 años a quien le llama la atención encontrarse con conocidos, representando al 3%. Pereira es una ciudad que aún en crecimiento y entre la movilización masiva, posibilita el encuentro con conocidos como una rutina con la misma tendencia positiva a marcar la ciudad por la tranquilidad que propicia.

Desde la temporalidad plural al interior del transporte público, se concreta la rutina del desplazamiento que permite marcar la ciudad como tranquila.

Pensando en verde...esperanza

2N Naturaleza

100



Dos ciudadanos usuarios del transporte público a quienes les llama la atención la naturaleza que ven desde el recorrido, son mujeres con edades entre los 25 y 45

años que difieren en nivel socioeconómico una de estrato 1 ó 2 y la otra pertenece al estrato 3 ó 4.

La temporalidad del desplazamiento en la mañana condiciona la actividad de los ciudadanos respecto a sus percepciones, es el índice que permite asociar la apreciación de las zonas verdes como espacio de representación. Para este 7% el recorrido en la mañana propicia que de la ciudad les llame la atención los espacios naturales con los que aún cuenta, pues en relación con el avance urbanístico, son muchos de estos los que aún se conservan.

De este modo entre nodos y dispersiones la mañana desde el tiempo lineal es un elemento que nutre en la temporalidad plural del transporte público, una visión positiva de la ciudad, al definirla tranquila y en constante movilización hacia el progreso.

101

7. Mientras hace el recorrido, ¿qué le llama más la atención de la ciudad?

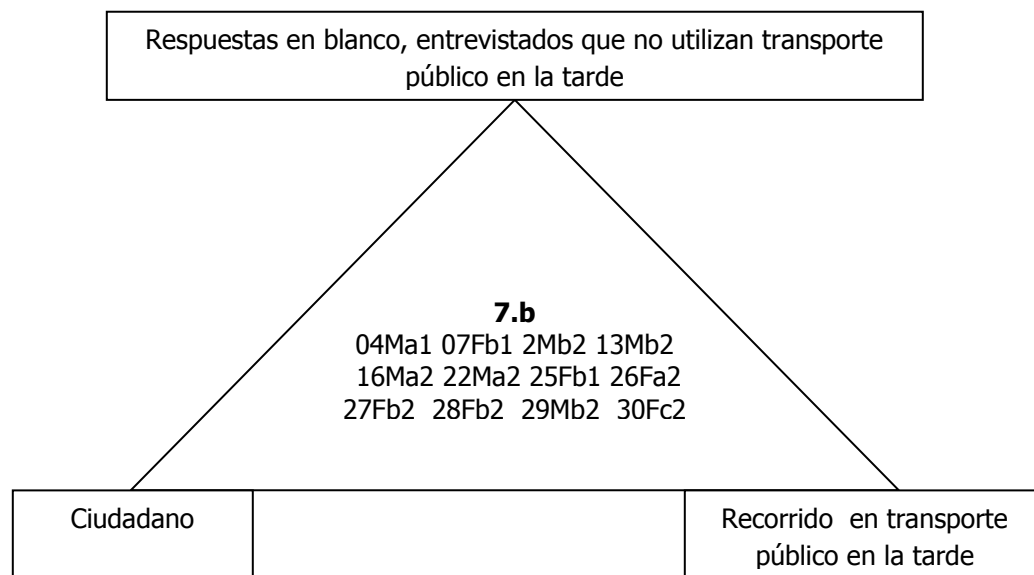
b. Tarde_____

12N En blanco

El 13% de ciudadanos que están entre 13-24 años no utilizan generalmente el transporte público en horas de la tarde, uno de ellos es mujer del nivel socioeconómico 2, al igual que dos de los hombres y a diferencia de uno de ellos

que es del nivel socioeconómico 1. Para los jóvenes de este rango de edades es posible que sus actividades estén ligadas a una jornada extensa de trabajo o que por lo menos el hecho de iniciarlas a primeras horas del día o terminirlas en horas de la noche no les demande desplazamiento en horas de la tarde.

El 23% oscila entre 25-45 años, dos mujeres del nivel 1, dos mujeres y tres hombres del nivel 2.

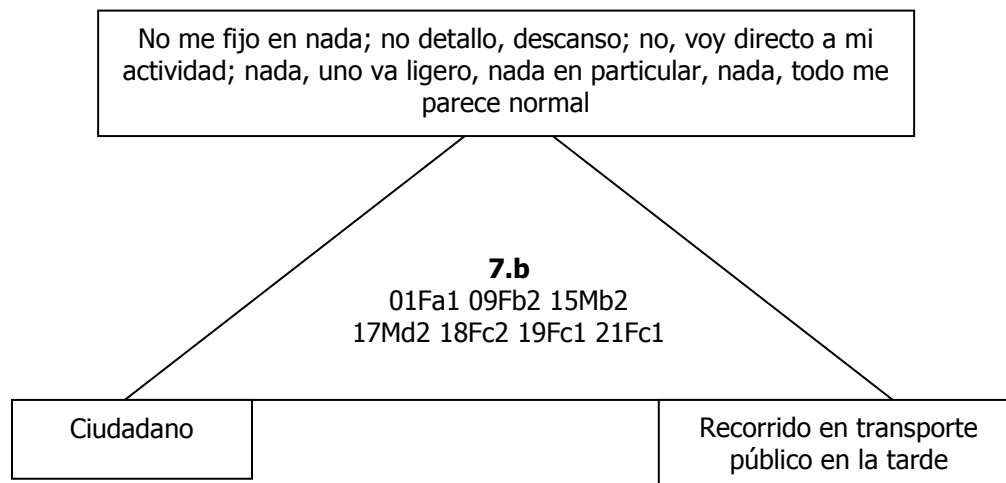


Así a medida que avanzan los grupos en edad pueden estar menos sujetos a cumplir con jornadas, como el 3% que representa una mujer entre 46-65 años, que quienes acuden a rutinas de estudio o laborales y hacen el retorno a sus hogares en horas de la mañana y al anochecer. El hecho de no desplazarse en la tarde nos da indicios además de las rutinas de un 40% de ciudadanos que constituyen mayores espacios de representación en horas de la mañana.

El silencio de la ciudad

7N Nada

En este nodo emerge un nuevo hecho, para el 23% de ciudadanos: una joven entre 13-24 años, un hombre y una mujer ambos entre 25-45, tres ciudadanas con edades entre 46-65 años y un hombre de más de 66 años, la temporalidad de la tarde desde el transporte público les representa Nada como respuesta a lo que les llama la atención.



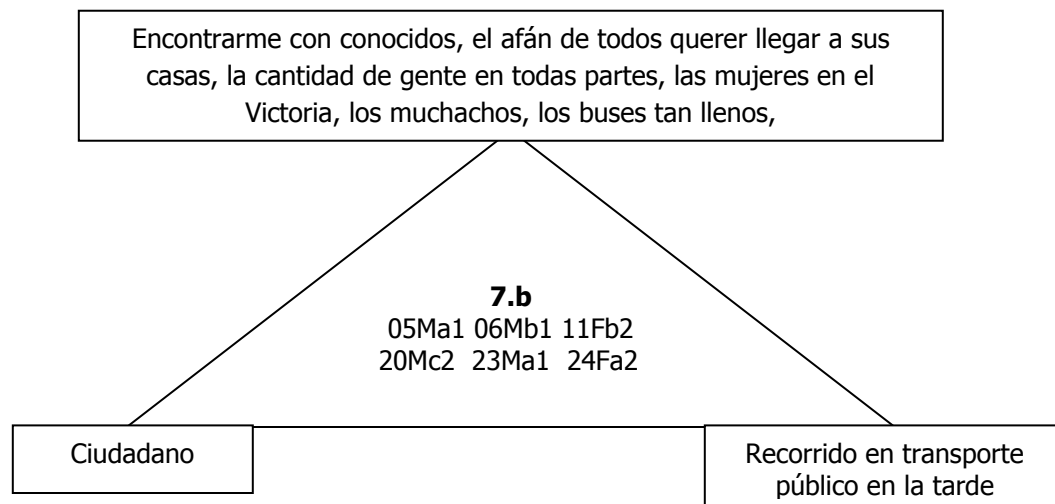
Las personas en edades avanzadas pueden estar más pendientes del lugar de destino que de lo que los rodea, más pendientes de sus temores o más centrados en otras temporalidades de su desplazamiento con menos distractores que el resto de la población más joven.

Sin embargo, esa Nada que emerge como respuesta constituye también un espacio de representación que para estos ciudadanos puede ser el símbolo de su

silencio un signo de ensimismamiento, de prioridades, o el silencio de la ciudad que puede guardar una tendencia hacia otros imaginarios urbanos que se están gestando, quizá después de la primeridad con la cual respondieron a la entrevista. Así pues, la temporalidad del recorrido en la tarde es un índice de menor influencia en tanto que los espacios que representan sus percepciones se concentran más en lo que marca hasta ahora el inicio de jornada de los ciudadanos.

Gente que viene y que va II/ ciudad en movimiento

6N La gente



La abstracción de este nodo conformado por respuestas a primera vista diferentes, está sustentada porque en cada una, independiente de sus posibilidades de jóvenes, afanados, conocidos, montados en bus o ubicados en centros comerciales son otros ciudadanos los que llaman la atención entre quienes los evocan desde la temporalidad del recorrido. De ellos, dos son mujeres con edades entre 13 y 45

años del nivel socioeconómico 2; cuatro son hombres, dos con edades entre 13-24, uno entre 25-45 y otro mayor entre 46 y 65 años, que equivalen al 20% de los ciudadanos.

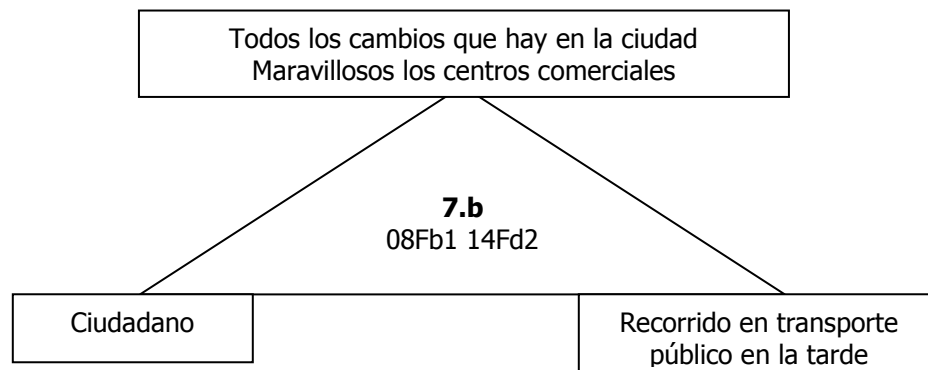
Mirar el proceso desde la lógica semiótica, permite hallar que esas terceridades/respuestas de los ciudadanos en este caso son posibilidades de ser de quienes son evocados por los entrevistados, que se concretan como personas, objeto real por el cual se ha denominado el nodo como *la gente* guardando concordancia con percepciones registradas en preguntas anteriores respecto a la movilización de las personas.

Ahora bien, tomando como eje central la temporalidad del transporte público ya independientemente del tiempo cronológico mañana o tarde, estas seis respuestas en 6N pasan a integrar con el nodo 9N de la pregunta 7 a. un nodo de 15N con todas las respuestas en relación con una ciudad en movimiento, simbólica entonces para el 50% de la población.

105

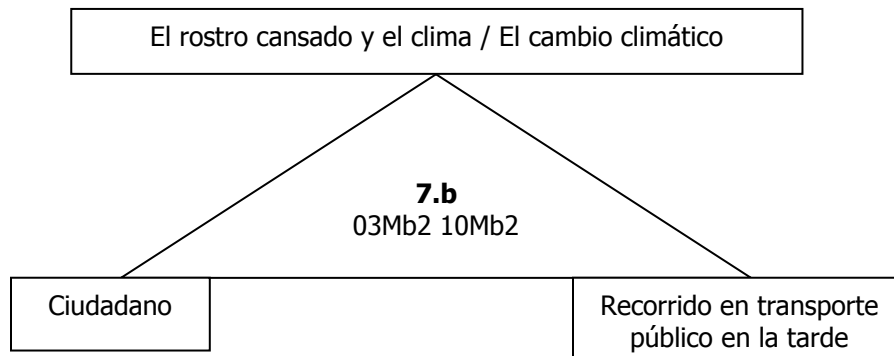
Espacios renovados II

2N Los cambios



Este 7%, son dos mujeres a quienes desde el recorrido les llama la atención la renovación de la ciudad, pertenecen a niveles socioeconómicos 1 y 2 e igualmente difieren en el rango de edad que están entre 25-45 y una mayor de 66 años. Sus primeridades, terceridades como respuestas, ponen de manifiesto el especial interés del género femenino en los detalles externos de la ciudad como lo registraba el nodo de la pregunta 7.a denominado progreso. Se destaca la carga semántica, es decir significativa, que tiene el hecho de que a una mujer mayor de 66 años le parezcan “maravillosos los centros comerciales”; hay una señal de asombro respecto a lo que se ve novedoso y que de igual manera referencia el avance comercial en la ciudad, está a su vez el referente de un pasado. Es una muestra de que el tiempo lineal se renueva en la temporalidad plural del transporte público, hay en ella una evocación de los espacios y una actualización de su visión de la ciudad, un presente-presente o un tiempo simultáneo en la temporalidad del recorrido. La otra respuesta que refiere los cambios que hay en la ciudad se suma también al nodo 5N de la pregunta 7 a. denominado progreso.

Contrastes 2N El clima

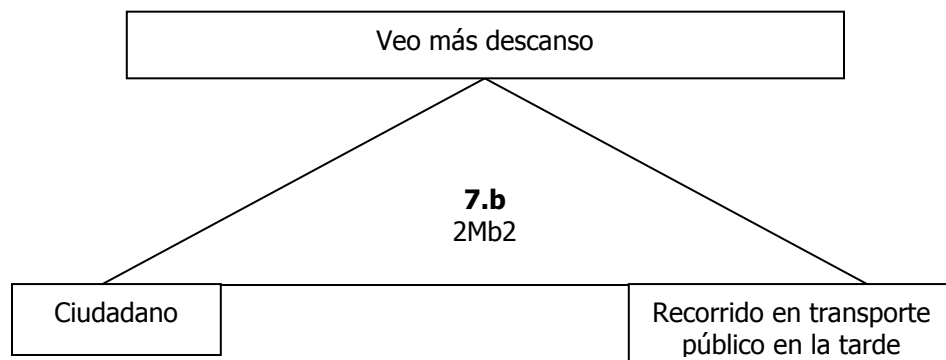


Dos hombres de nivel socioeconómico 2, entre 25-45 años, tienen como elemento significativo de la ciudad en horas de la tarde el clima, uno de ellos lo menciona con el rostro cansado de quienes observa. La ciudad como características particulares de identidad, tiene el factor climático que por su irregularidad llama la atención de este 7% que bien puede verse afectado por los cambios o desea constantemente que cambie para su beneficio o comodidad. La idea de que en la mañana cada ciudadano sale de su casa a iniciar labores y al regreso se encuentran con un clima totalmente distinto, no es poco común; Pereira es una ciudad marcada por los contrastes que alternan en las rutinas de los ciudadanos.

Cada ciudadano es un reflejo en los demás II

1D Veo más descanso

107



Como aparente dispersión está este 3% con la respuesta de un hombre entre 25-45 años a quien le llama la atención el hecho de ver más descanso, lo cual puede estar ligado a que por ser término de jornada para él puede significar el descanso propio o bien por la poca movilización que destacan los ciudadanos en la tarde

donde se percibe una ciudad más quieta, más calmada sin las rutinas de los retornos a casa. Se ha dicho como dispersión aparente ya que hay tendencia a manifestarse como respuesta integrada al nodo de la pregunta 7a. sobre la tranquilidad que se percibe de la ciudad desde el transporte público.

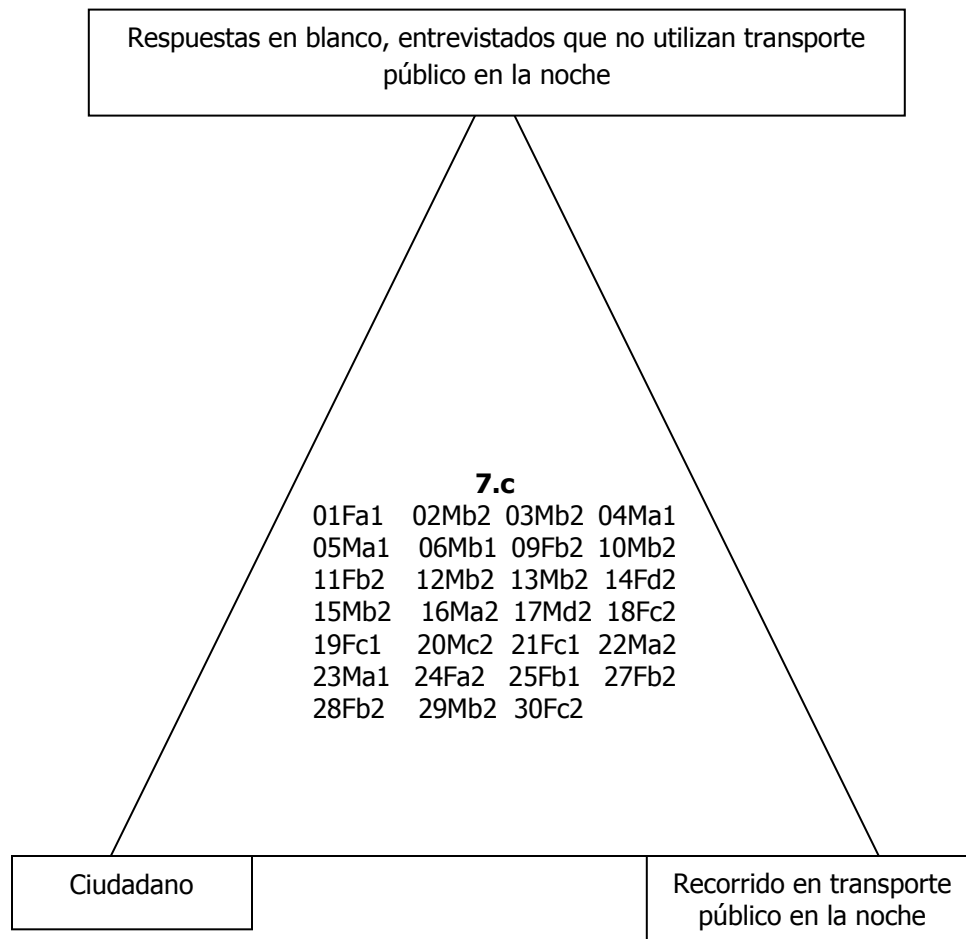
Durante su temporalidad del regreso, surge el descanso como ese espacio en el cual se representa a sí mismo y a los demás ciudadanos.

7. Mientras hace el recorrido, ¿qué le llama más la atención de la ciudad?

c. Noche_____

Entre el 90% de ciudadanos que registran respuestas en blanco por no usar transporte público en horas de la noche están: doce mujeres y quince hombres; dos de ellas entre 13-24 años de nivel socioeconómico 1 y 2, cinco entre 25-45, cuatro entre 46-65 y una de más de 66 años, lo cual revela aún la constante de la mujer con rutinas de permanencia más domésticas que laborales por lo menos en lo que representa para las entrevistadas el cierre del día, que como se ve en las preguntas anteriores, la mayoría de ellas se moviliza en horas de la mañana y de la tarde, temporalidades cronológicas que evidencian en las mujeres, mayores espacios de representación simbólica respecto a la ciudad.

27N En blanco



Un aspecto interesante tiene que ver con que el 50% de entrevistados, que equivale a los hombres, tampoco usan generalmente el transporte en horas de la noche; cinco están entre 13-24 años, ocho tienen entre 25-45 años, uno entre 46-65 años y uno de más de 66. Este hecho plantea como interrogantes aspectos relacionados con las rutinas de los ciudadanos y explica la ausencia de

percepciones significativas sobre la ciudad en la noche desde el recorrido en transporte público:

¿Es esto un indicio de las rutinas ciudadanas o un imaginario que emerge respecto al día y la noche?

¿Cómo conciben los ciudadanos, tanto hombres como mujeres, el uso del tiempo?

Hay un imaginario latente respecto a la concepción de la temporalidad, una transformación de ruptura con la asociación cronológica, su significado por lo tanto se ve expresado en rutinas más que en límites de tiempo, en otras acciones que no le dan fin a las jornadas ciudadanas.

110

Los ciudadanos en su mayoría tanto hombres como mujeres no hacen referencia al uso del transporte en la noche, pero tampoco hay relación directa con que todos ellos lo usen en horas de la tarde, según el poco impacto de la ciudad en este tiempo cronológico.

De este modo, si la mayoría dice transportarse en horas de la mañana, poco en la tarde y casi nada en la noche se pueden plantear otros interrogantes:

¿Qué pasa con la idea de la Pereira nocturna?

¿Es la Pereira nocturna, ajena a las rutinas ciudadanas de estos usuarios del transporte público?

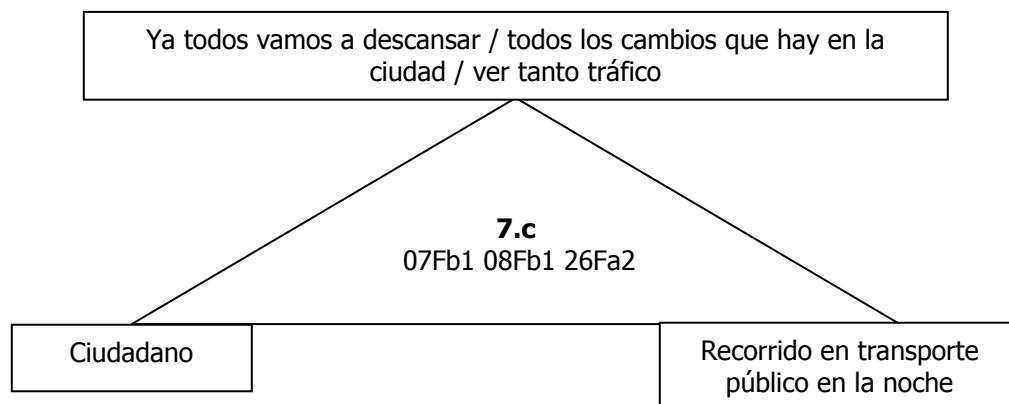
¿Cuál es la idea de la Pereira nocturna en los ciudadanos?

¿A qué se refiere entonces la marca de “Pereira...trasnochadora y morena”?

Dispersiones de la pregunta 7 C

Tendencia a una Ciudad en movimiento III

3D todos vamos a descansar / los cambios que hay / ver tanto tráfico



Con este 10%: tres mujeres, una entre 13-24 años y dos entre 25-45, se observan las dispersiones que constituyen sus representaciones de la ciudad en la noche: el descanso que les espera, los cambios en la ciudad y tanto tráfico permite identificar una tendencia al cambio en las rutinas de la mujer pereirana en contraposición con los hombres que dicen no transportarse en la noche y en contraste con las respuestas a la pregunta 7a. De este modo cada respuesta de dispersión constituye un nodo que confluye con las preguntas anteriores si se

detalla en la carga semántica de cada una: quien dice “ya vamos a descansar” se ve representada con los demás ciudadanos que como ella se movilizan después de cumplir con sus jornadas; la mujer que ve “todos los cambios de la ciudad” así como quienes se movilizan en horas de la mañana, aluden al progreso de la ciudad como aspecto que les llama la atención; y la mujer que dice “ver tanto tráfico” desde su primeridad, guarda relación con la congestión en las vías que en el resto del día observan los ciudadanos.

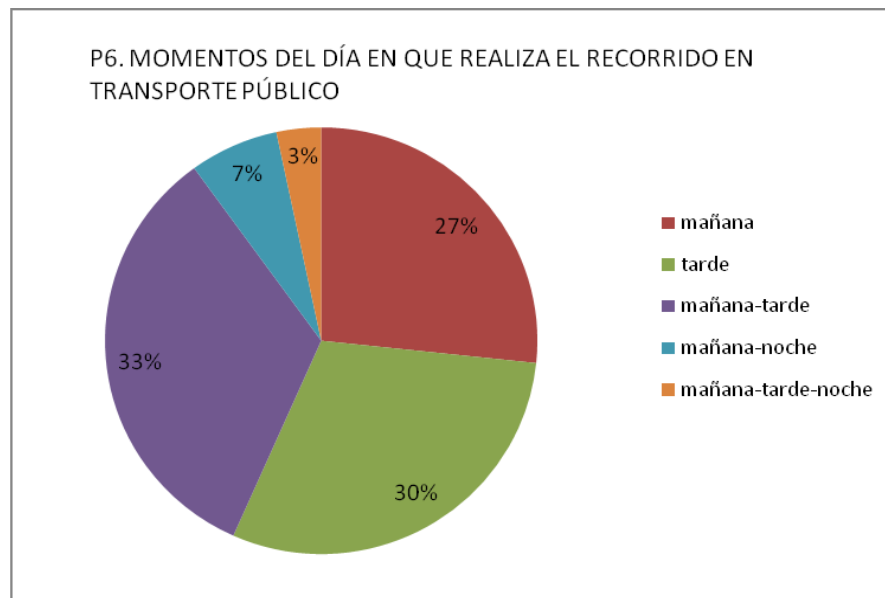
Las dispersiones resultantes, refuerzan las percepciones del desplazamiento en diferentes momentos del día. Los hombres pereiranos, no tienen dentro de sí el regreso a sus casas, sus rutinas son más extensas con otras formas de habitar la ciudad y externas al uso del transporte público.

112

Situaciones como la gente que se moviliza masivamente por las calles de Pereira, en otros vehículos y en el mismo transporte público es uno de los aspectos que perciben los entrevistados. La temporalidad del recorrido en transporte público les permite verse representados a sí mismos desde su afán de ir a cumplir una jornada, desde el descanso que anhelan al final de la misma y desde el encuentro con otros, el olor que les transmite fresca y las expresiones con las que evocan tranquilidad; percepciones que confluyen en otras categorías de la ciudad misma y que en la infinita significación la vuelven cualidad, posibilidad de ser para otros y

para nuevas opciones de percepción como podría ser una Pereira diurna, con olor a tranquilidad.

Finalizando con el análisis de esta primera parte, si se tienen en cuenta las observaciones de las variables a, b y c respecto a las percepciones de la ciudad según el momento del día y la pregunta número 6. ¿En qué momentos del día realiza generalmente el recorrido en transporte público? se evidencia la relación entre percepciones y rutinas de desplazamiento pero aún con un índice aparente de contradicción: si bien la pregunta 6 fue un anticipo de los momentos de uso del transporte público, no todos los ciudadanos en la misma medida de los usos refieren aspectos de la ciudad que les llama la atención; hay un desencuentro, lo que reafirma que el espacio físico no determina el uso de la ciudad y que la respuesta de los usuarios desde la temporalidad del desplazamiento está mediada por la simultaneidad del tiempo pero no sólo lineal pasado-presente-futuro sino el tiempo subjetivo de sus evocaciones, usos y expectativas que en conjunto nutren la temporalidad del ser y le confieren el carácter plural.

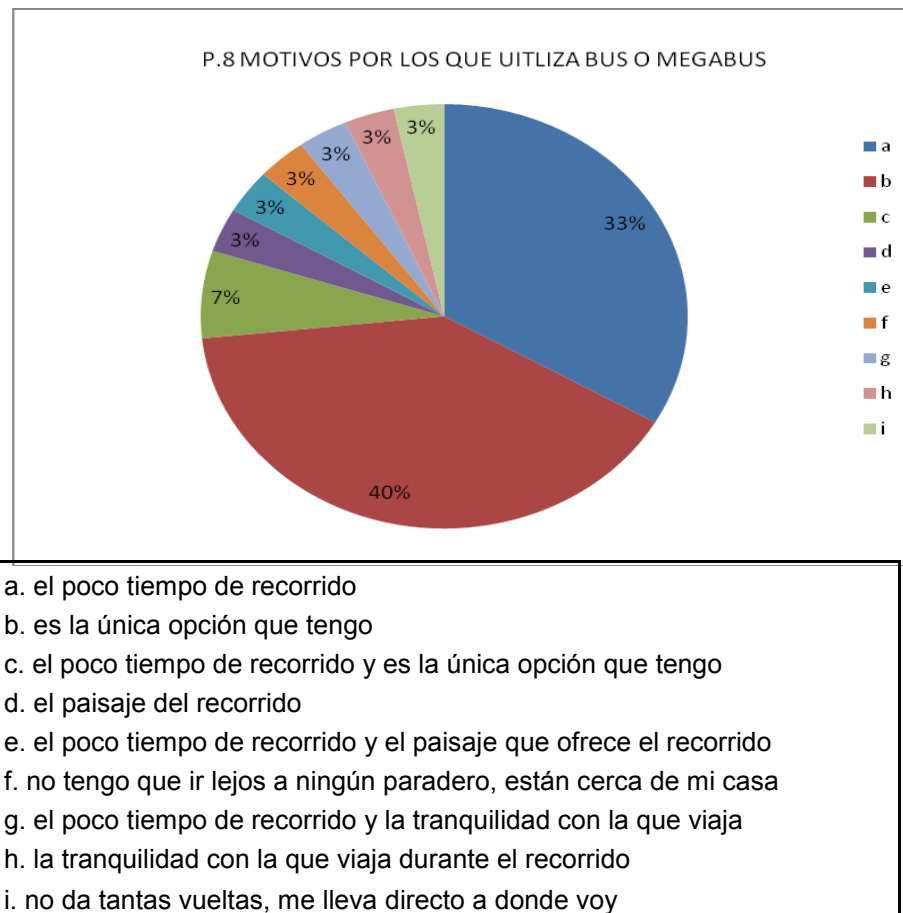


Gráfica 1. Pregunta 6.

Lectura y análisis de la pregunta 8.

114

Para hacer la lectura de la pregunta (abierta) número 9, es necesario hacer una mirada de la pregunta 8 (cerrada) respecto a los hechos o motivos que condicionan el uso de determinada ruta de transporte público y luego revelar desde la pregunta 9 si estos aspectos que percibe de la ciudad están interferidos por los factores que derivan de la pregunta 8.



Gráfica 2. Pregunta 8.

En la pregunta 8 se indagó por los motivos que lo llevan a usar la o las rutas del transporte público que utiliza, ofreciendo 4 variables que consideran tanto factores ligados a la subjetividad del ciudadano como externos:

- a. El poco tiempo que dura haciendo el recorrido
- b. El panorama o paisaje que le ofrece el recorrido
- c. La tranquilidad con la que viaja durante el recorrido
- d. Es la única opción hacia su trabajo/estudio/actividad
- e. Otro ¿Cuál?

Sin embargo en el momento de las respuestas, los ciudadanos manifestaron sus necesidades, al no tener en cuenta sólo las motivaciones desde su subjetividad sino que enfatizaron en otros aspectos o motivos que condicionan sus usos de la ciudad, lo cual abrió otras opciones de respuestas que resultan significativas al convertirse en índice de satisfacción de un 60% de la población, las motivaciones integradas por ellos mismos como: el poco tiempo de recorrido que le aporta; el paisaje del recorrido; el poco tiempo de recorrido y el paisaje que ofrece el recorrido; no tengo que ir lejos a ningún paradero, están cerca de mi casa; el poco tiempo de recorrido y la tranquilidad con la que viaja; la tranquilidad con la que viaja durante el recorrido; no da tantas vueltas, me lleva directo a donde voy. Y el manifiesto de un 40% con la queja del uso de determinada ruta por no tener otra opción.

Lectura y análisis de la pregunta 9.

En la pregunta 9 se indaga con relación a la percepción de ciudad en función de las variables mencionadas en la pregunta 8, es decir, la percepción de la ciudad condicionada por factores que llevan a frecuentar el uso de determinadas rutas de transporte público bien sean del tipo bus o megabús. Mientras en la pregunta anterior las opciones eran posibilidades entre los motivos de selección de una u otra ruta, se convierten ahora en seguridad de la cual depende la terceridad percepción de ciudad.; las terceridades constituidas por las percepciones, se dan

en función de los factores que determinan la frecuencia de uso del transporte público.

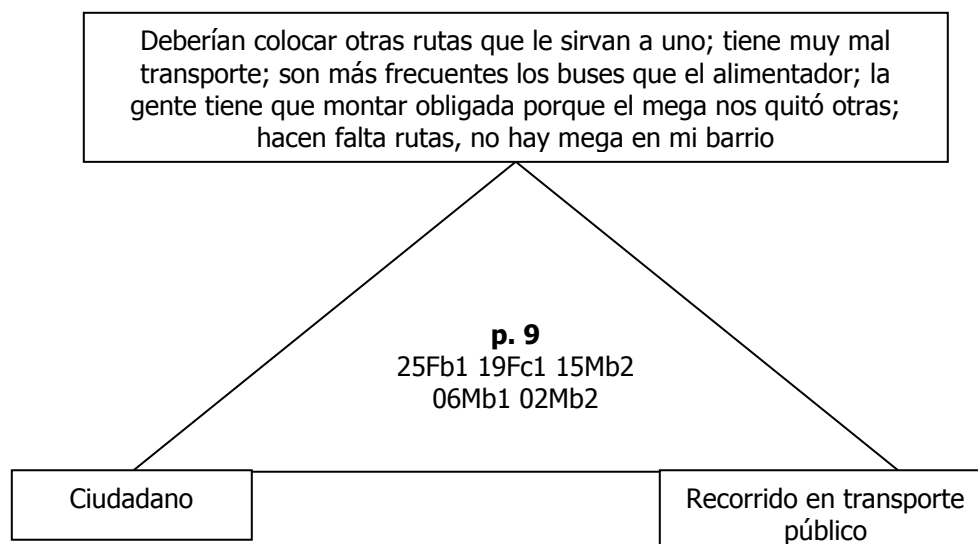
9. De acuerdo a los motivos que lo llevan a usar una ruta determinada, ¿qué aspectos percibe de la ciudad?

El 17% hace alusión a la inconformidad de los ciudadanos. Cuatro de ellos con edades entre 25-45 años entre los cuales está una mujer, y otra mujer entre los 46-65 años, tal como muestra la gráfica de la pregunta número 8 con relación a las motivaciones que los llevan a usar determinada ruta de transporte, presentan quejas por el mal servicio al contar con pocas rutas que cubran los recorridos que demandan como usuarios.

117

Tocó irnos en este

5N Pocas rutas



Cada respuesta como espacio de representación, es el símbolo de una percepción colectiva que toma el lugar de calificación, en este caso “desfavorable” para la incursión de este tipo de transporte como política gubernamental, percepción que emerge desde el uso que hace cada ciudadano del transporte público no sólo como índice, como elemento motivador, sino también como punto de llegada pero percibido negativamente al no suplir sus necesidades.

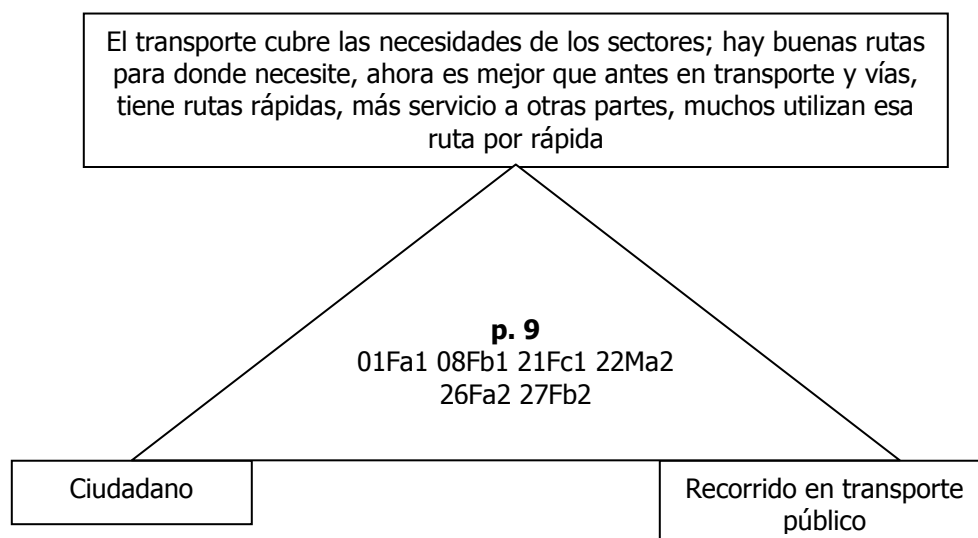
De los ciudadanos sale una voz dirigida hacia otros “Deberían colocar otras rutas que le sirvan a uno”, “la gente tiene que montar obligada porque el mega nos quitó otras”, “hacen falta rutas, no hay mega en mi barrio” denuncias que no dependen del uso de bus o megabús, pero que revelan un imaginario con relación a las necesidades e intereses de los ciudadanos sobre el transporte público y frente a las cuales permanece abierta una discusión, pues bien:

118

Los niveles de favorabilidad de los sistemas de transporte público urbano se miden en términos de facilidades de acceso, tiempo de espera del transporte, duración de los recorridos, distancia a los lugares donde se puede acceder al sistema de transporte... ¿Podríamos en el tiempo, pensar en un éxito comunicativo entre las políticas gubernamentales y los ciudadanos? (Bedoya y Bermúdez, 2010, p.40)

Para todos hay

6N Transporte óptimo



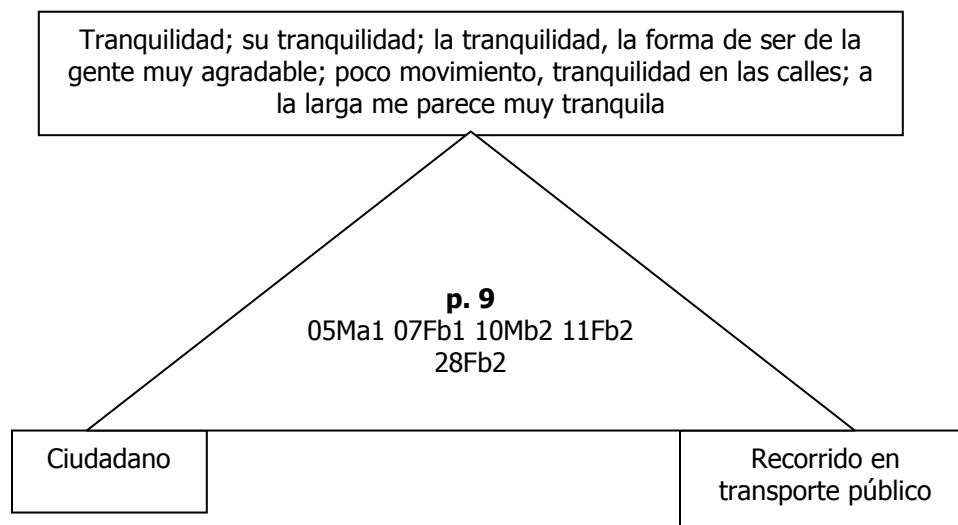
En contraste con el anterior nodo de respuestas, el 20% de los ciudadanos: dos mujeres entre 13-24 años, dos entre 25-45 años, una entre 46-65, y un joven entre 13-24 años, coinciden en que el servicio de transporte marca a la ciudad positivamente en la actualidad, hacen referencia a un mejoramiento que se viene dando en la cantidad de rutas y a la calidad del servicio por la rapidez, unidos al hecho de contar con mayor cubrimiento en el servicio. Este imaginario corresponde en menor medida con las quejas que a diario se escuchan sobre el tema y aísla la idea de que lo percibido depende del tipo de transporte empleado. Si vamos a los datos no determina la percepción de los ciudadanos el uso de bus o megabús, se valida nuevamente la temporalidad en transporte público, como hecho real generador de estímulos sobre la ciudad. Así, el ciudadano a medida que vive la ciudad desde el uso que hace de ella, la marca desde aspectos positivos o

negativos según respondan a sus acciones cotidianas. Hecho este que confluye con el progreso de la ciudad, al referirse al mejoramiento de los sistemas de transporte que la integran.

Cabe anotar además que las quejas provienen en menor medida de las mujeres de la ciudad, quienes muestran habitarla desde los primeros nodos con una actitud más positiva.

Cada ciudadano es un reflejo en los demás III

5N Tranquilidad

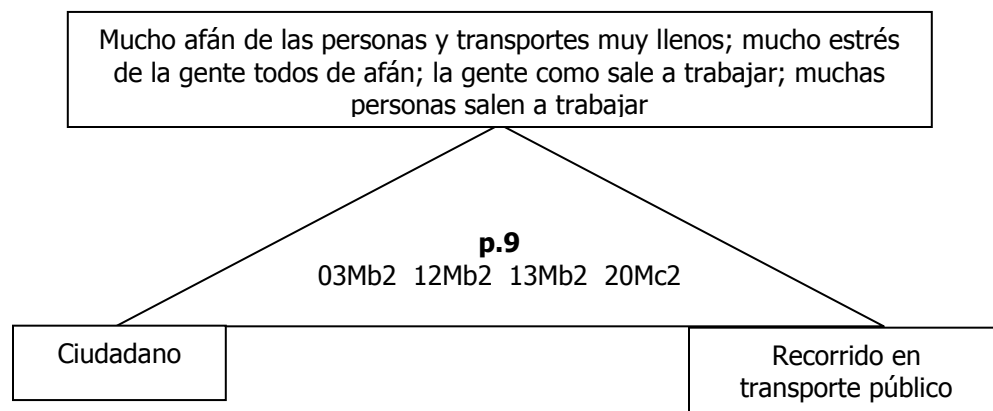


Tres mujeres y un hombre entre 25-45 años, y un joven entre 13-24 años desde sus motivaciones o necesidades usan determinadas rutas de transporte, marcan la ciudad por la tranquilidad que ven tanto en las calles como en la expresión y actitud de quienes los rodean. En este 17%, Sigue prevaleciendo desde el punto

de vista femenino la mirada positiva de la ciudad, antes se mencionaba que los ciudadanos se ven reflejados en los demás, consecuentemente este colectivo confirma que hay unas condiciones a favor de sí por las cuales se manifiestan tranquilos y no se quedan en el momento/tiempo del desplazamiento a sus actividades, contemplan desde esa temporalidad la temporalidad de quienes los rodean y los identifican como parte de la ciudad que los contiene, tan optimistas como su mismidad, como el sentir de los demás ciudadanos.

Ciudad en movimiento IV

4N La gente que trabaja

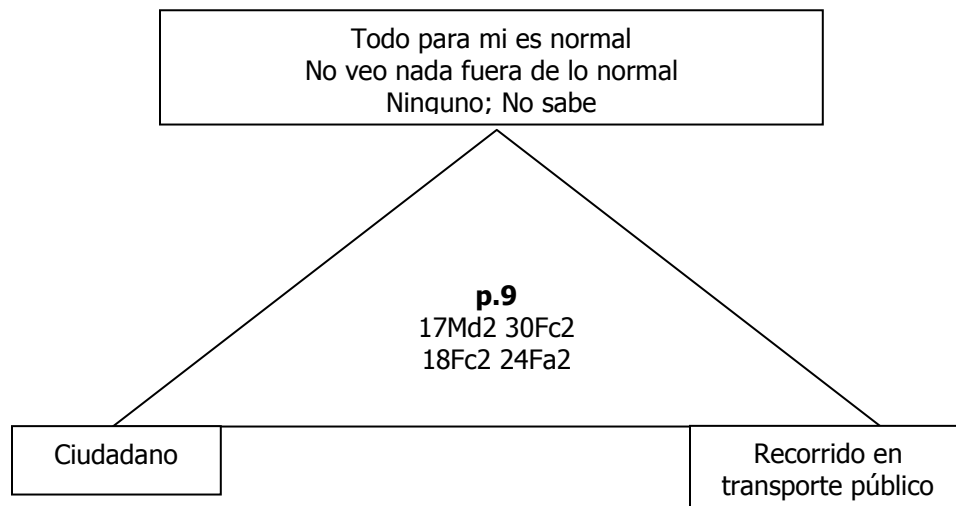


Cuatro ciudadanos de nivel socioeconómico 2, tres de ellos entre 25-45 años y uno entre 46-65, que corresponden al 13%, ven la ciudad representada en las personas que salen a trabajar, lo cual tiene que ver con la idea que tienen los ciudadanos sobre el progreso y las oportunidades de trabajo en Pereira. En torno a la acción de salir a trabajar está la mirada de los hombres, quienes más centrados

en el cumplimiento de sus rutinas perciben quizá como se ha mencionado, su propio sentir, el de la prisa por cumplir con la posibilidad de trabajo que otros ciudadanos no tienen, y en la temporalidad de su desplazamiento dejan por fuera de sus prioridades la ciudad física, a la que identifican por las rutinas de los desplazamientos.

El silencio de la conformidad

4N Normal



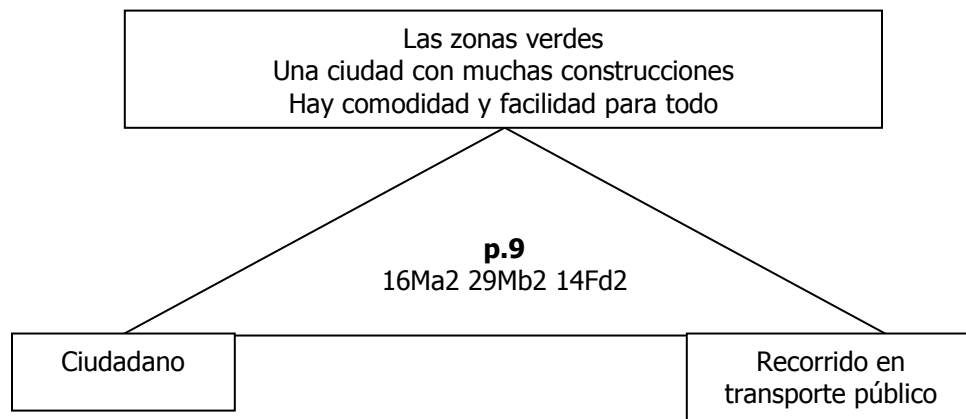
Un hombre mayor de 66 años y dos mujeres mayores de 46 años, todos de nivel socioeconómico 2 manifiestan que para ellos lo que perciben durante el recorrido en transporte público es “normal” o no perciben ningún aspecto en particular, una expresión cargada de sentidos ambivalentes pues bien puede convertirse en una posibilidad de lo que tanto les asombra o bien de lo que ya tanto conocen y han aceptado de la ciudad. Los recorridos de hombres y mujeres que han venido enunciando la ciudad representada en la nada, y en la normalidad no sobrepasan a

tres veces por semana al igual que la joven entre 13-24 años quien al responder “no sabe” deja abierta la incertidumbre; tienen otras formas de habitar la ciudad fuera de la temporalidad del uso del transporte urbano, otras rutinas y formas de marcar la ciudad que evidentemente están mediadas por sus temporalidades particulares. Este 13%, podrá tener quizá un tiempo muerto en el cual no se actualiza su cronología en la ciudad, no hay asombro, no hay recuerdo ni evocación de lo que quieren de ella, simplemente la viven porque están ahí y la ciudad siempre frente a ellos.

Espacios renovados III

3N Urbanismo ciudadano

123



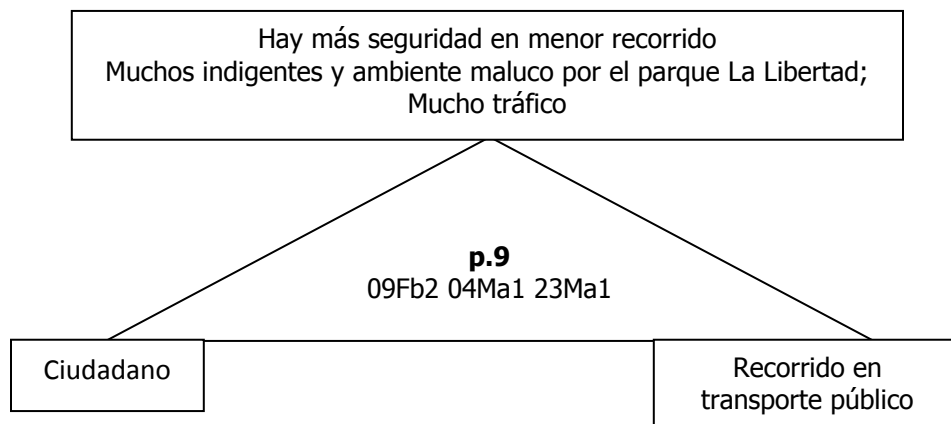
Dos hombres de nivel socioeconómico 2, uno entre 13-24 años y el otro entre 25-45 años, trasladan la mirada del verse reflejados en los otros ciudadanos a hacer una mirada de la ciudad física poco referida por ellos mismos en las respuestas anteriores. La temporalidad es expresada desde la libertad, al preguntarles qué

aspectos percibían de la ciudad no atados al tiempo del día, del reloj y de sus jornadas empiezan a usar la temporalidad de sus proyecciones como ciudadanos. Los hombres marcan la ciudad desde su percepción independiente del tiempo porque se cualifican fuera de él y de todo sentido estricto que los delimite en una acción. Ellos, al igual que una mujer mayor de 66 años perciben espacios físicos, todos se expresan sobre la ciudad que habitan sus miradas: las zonas verdes, las construcciones y una distribución que facilita su urbanismo ciudadano, un progreso que va constituyéndose simbólicamente en escenario de representación para este 10% de los pereiranos.

No todo es color de rosa

3N Entre el temor y la incomodidad

124



Para otro 10%: dos hombres jóvenes entre 13-24 años de nivel socioeconómico 1 y una mujer del nivel 2 entre 25-45 años, sus percepciones son manifestaciones del temor de habitar la ciudad, en una temporalidad más corta se sienten más

seguros, la extensión de la ciudad es un riesgo que podrían vivir durante un recorrido más prolongado. Son jóvenes no indiferentes ante la problemática social y que como otros mayores marcan a su ciudad por el nivel de indigencia que perciben, son ciudadanos que cargan con el imaginario ya establecido del parque La Libertad como una zona de riesgo; contrario a los demás ciudadanos a quienes no les llama la atención estos aspectos o bien los tienen presentes en sus silencios así como la incomodidad con relación a tanto tráfico desde el cual representan a la ciudad. Este 10% de respuestas, hace parte de características atribuidas por la visión del ciudadano que a diferencia de otros pronuncia lo que podría ser innombrable en un paraíso.

Lectura y análisis de la pregunta 10

125

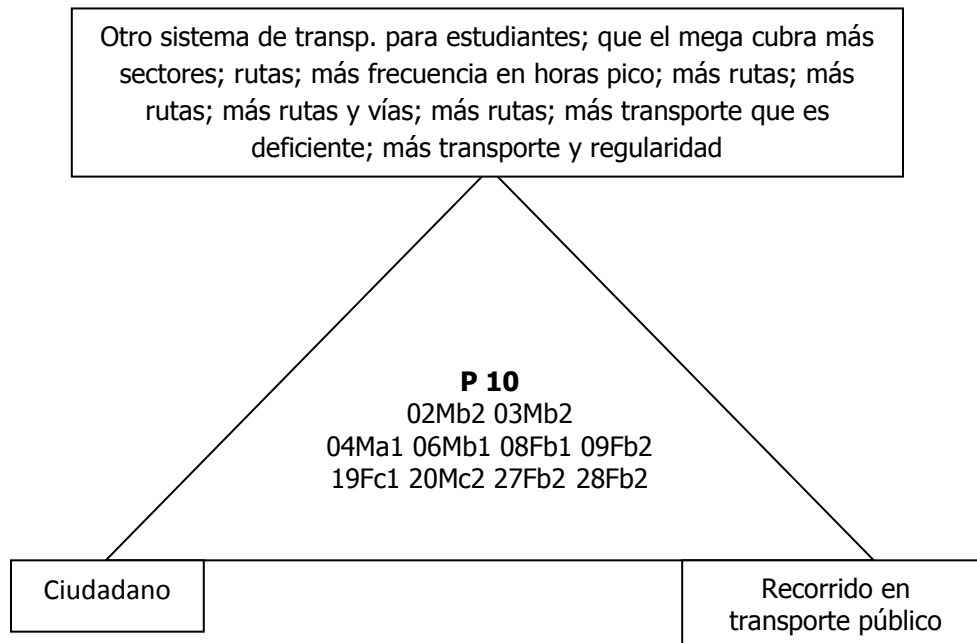
10. Desde el recorrido que realiza en transporte público, ¿qué considera usted que le falta a la ciudad?

Pocas rutas II

10N falta transporte

Para este 33%, cinco hombres y cinco mujeres, el transporte es una necesidad que apremia; en las unidades de sentido común de las respuestas hay una queja general por falta de rutas y deficiencia en la cobertura de las mismas. Tres hombres y cuatro mujeres todos entre 25 y 45 años dejan ver cómo sus rutinas demandan mejor servicio de rutas al igual que un joven entre los 13 y 24 años y

dos ciudadanos hombre mujer entre los 46 y 65 años de edad. Es un grupo de respuestas con opiniones que siguen dirigiendo la mirada hacia una ciudad en crecimiento pero que a diferencia de la planeación administrativa no tienen un punto de vista convergente en que la integración del sistema de transporte haya mejorado el servicio. Hay una valoración indicativa sobre un hecho que afecta a los usuarios, una calificación desfavorable en torno a sus necesidades y a las proyecciones administrativas.

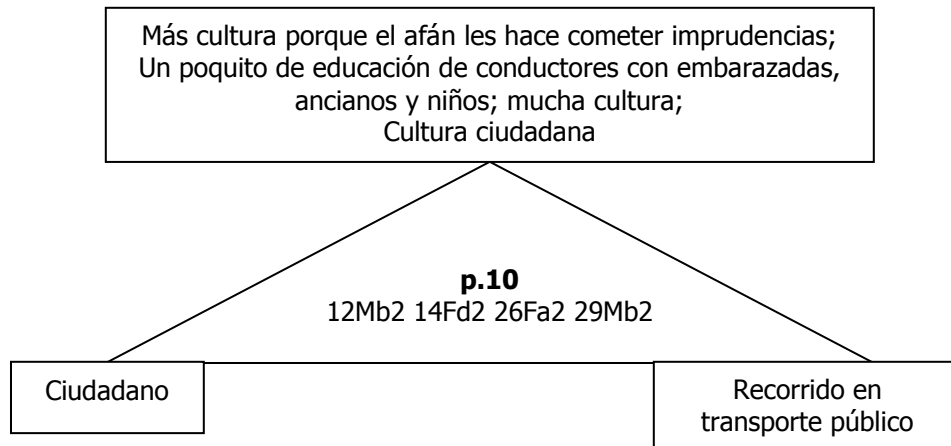


Nada pasa inadvertido

4N Cultura I

Cuando se pregunta a los ciudadanos por elementos que le faltan a su ciudad, este 13% la transfieren al interior del transporte público; este espacio aunque cerrado

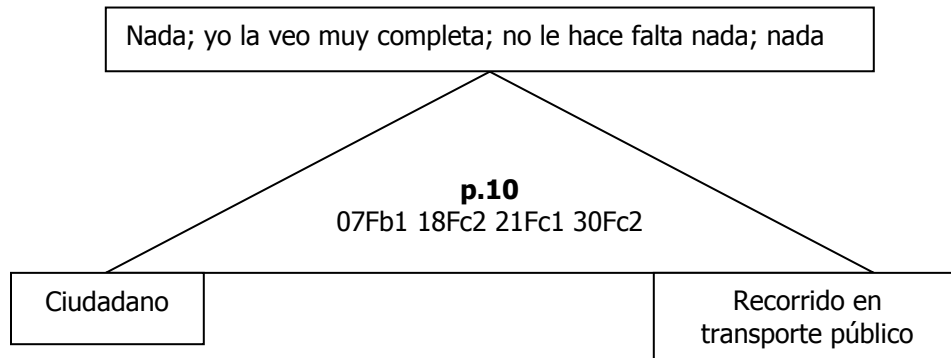
no es aislado, y en la medida que se integra a la ciudad requiere de cultura para seguir nutriendo no sólo el progreso sino la satisfacción de quienes la habitan.



Hombres y mujeres, adultos mayores y jóvenes, en igual proporción se hacen conscientes de las acciones de terceros que saben son perjudiciales para la tranquilidad en su entorno; la cultura concierne a todos y su práctica antes que verse como beneficio se exige como necesidad, más en términos de hacer consciente la acción ciudadana. Las debilidades percibidas en la ciudad la cualifican; pero más allá persiste la valoración que la califica, según el nivel de mayor o menor beneficio para los ciudadanos.

Conformes con la ciudad

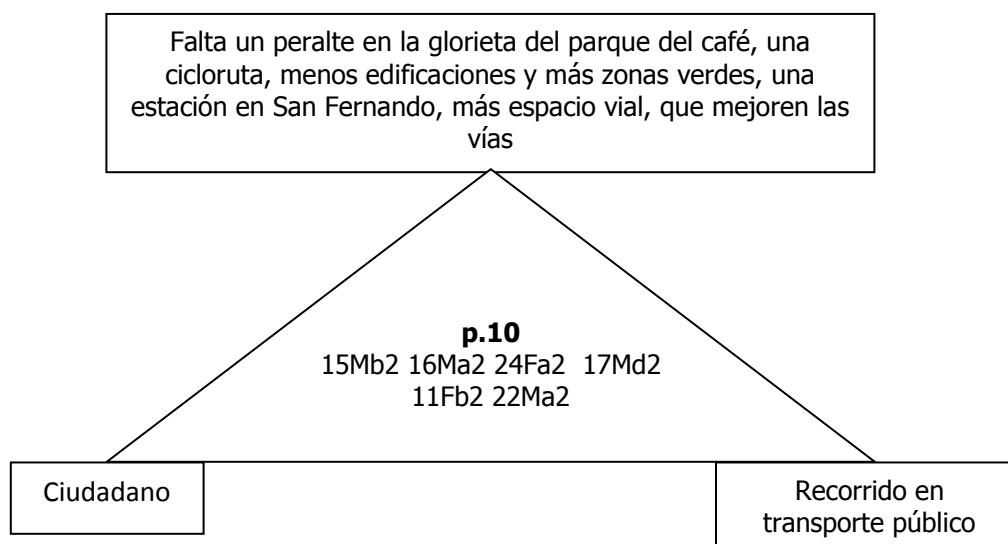
4N Nada



Sólo mujeres, tres de ellas entre los 46 y 65 años y una entre 25 y 45, son un 13% que comparten la idea de que a la ciudad no le hace falta nada. Viven en una ciudad que lo tiene todo y para la mujer sigue siendo la ciudad un espacio positivo por donde la miren, con la palabra "nada" expresan toda la conformidad que sienten; hay una cualidad como primeridad con carácter de "completud" que les permite actualizar su mirada de la ciudad, sin ver elementos irrelevantes para su urbanismo ciudadaNo.

6N Adecuación de espacios

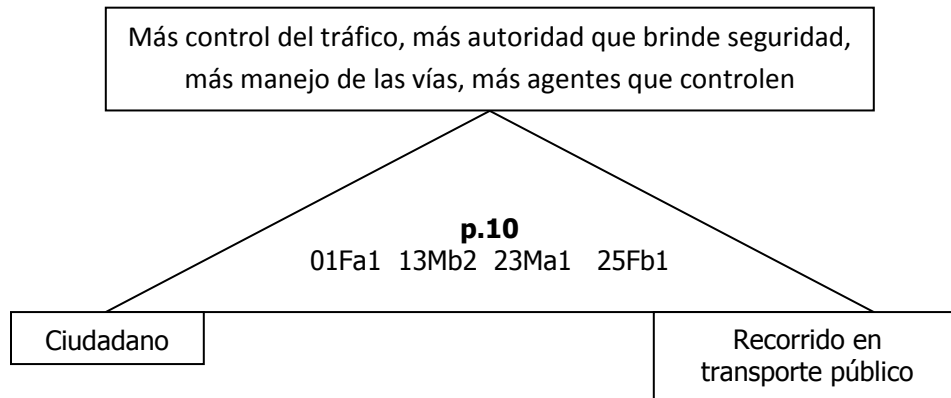
El 20%, Cuatro hombres, dos entre 13-24 años, uno entre 25-45, otro de más de 66 años y dos mujeres entre 13 y 45 años toman distancia del disfrute al que los remitía el recorrido en transporte público.



Ahora su visión más allá de su gusto de habitar la ciudad, les pone en evidencia las necesidades con las que proyectan a Pereira como una ciudad de desarrollo comparada con otras ciudades: el anhelo de una cicloruta independientemente del plan vial de la ciudad, vías más amplias y más seguras en infraestructura, y la culminación de los proyectos del Megabús que aún operando desde el año 2006 no se concluyen. Aparece una visión planeadora de los hombres que contrasta con la mirada de la mujer en torno a la necesidad de lo natural y los espacios abiertos, reiterando elementos de la tranquilidad con la cual quieren perpetuar su visión de la ciudad. Se evidencian necesidades en escenarios que benefician al ciudadano, y en la medida que la ciudad sea posibilidad de cualificación desfavorable podrá haber una cadena de cualidades de la ciudad que desplacen el sentido de pertenencia.

Cultura II

3N Seguridad y control vial

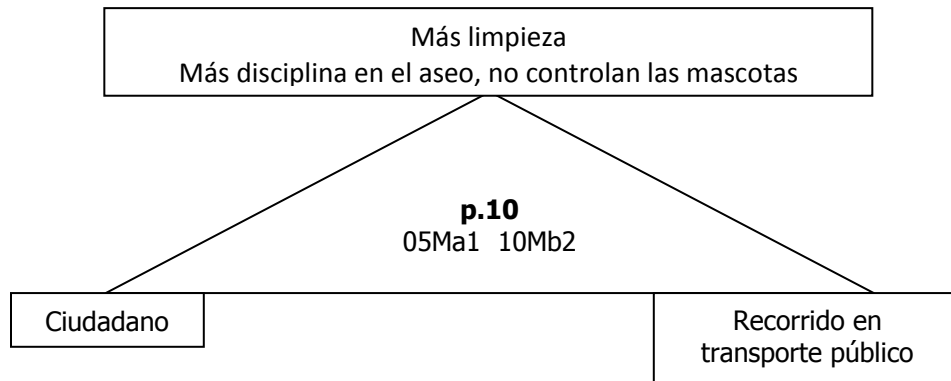


Dos hombres jóvenes entre 13-24 años y dos mujeres entre 13 y 45 años consideran que hace falta mayor acompañamiento en las vías por parte de los organismos de control para la ciudad que no sólo se desplaza, sino que disfruta, anhela y teme a la vez por el entorno que contempla desde su recorrido. Los ciudadanos en las vías, representados por este 13%, no son ajenos a la ciudad, las vías no son tangentes al casco urbano que transitan y que anhelan con mayor cultura vial como lo referían en el nodo 4N; en ambos nodos se alude a la falta de cultura tanto al interior de las rutas de buses o megabús como fuera de éstos.

Hay ausencia de una marca de distinción institucional, que permitiría identificar a la ciudad como desarrollada en todo sentido. La percepción se traslada entonces a la cualificación que pone en desventaja su nivel de progreso, lo que equivale a un índice de desfavorabilidad en cuanto al comportamiento ciudadanaNo.

Cultura III

2N Aseo



Este nodo, en apariencia de dispersión del 7%, con la visión de dos ciudadanos entre los 13 y los 45 años tiene como punto de referencia la falta de aseo a nivel general en la ciudad y en el manejo específico de las mascotas.

131

Con relación al anterior denominado seguridad vial y al 4N denominado cultura I, muestran conciencia de los ciudadanos al reconocer desde los otros la falta de cultura ciudadana, el comportamiento inadecuado en las vías y el mal manejo de las basuras. Se reconoce a todos como parte de esa faltante: transeúntes, usuarios, conductores y organismos de control quienes en la misma medida abandonan su aporte a la cultura ciudadana que como antes se había mencionado, no pasa inadvertida en los afanes de la ciudad.

En síntesis, en cuanto a aspectos que se considera le faltan a la ciudad, hay una generalidad en lo anterior sumado a las quejas por el sistema de transporte que en su afán de incursión genera vacíos de cobertura.

Cada vacío en la organización de la ciudad, es una cualidad desde todas las respuestas dadas, que se evidencia desde la temporalidad plural del transporte público, en tanto perjudica o deja de cumplir con las expectativas de los habitantes. Hace falta quizá una cultura preventiva de la administración para formar ciudadanos conscientes con mayor sentido de pertenencia.

Lectura y análisis de la pregunta 12

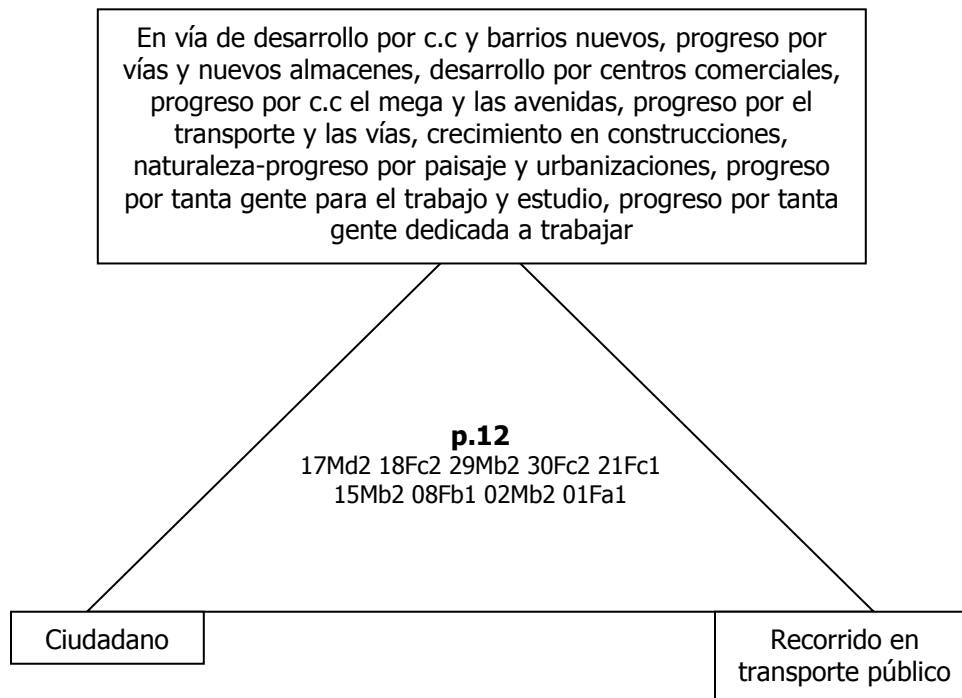
12. Si piensa en la ciudad desde el recorrido que hace en el bus, ¿con qué imagen o palabra la identifica? ¿Por qué?

132

9N Progreso y desarrollo

En términos de progreso es como el 30% de la población identifica la ciudad desde los cambios en su aspecto físico. Es toda la ciudad como escenario la que permite representar el crecimiento y desarrollo en torno al comercio y a la expansión demográfica y territorial, como también las oportunidades de estudio y trabajo que les revelan las rutinas de desplazamiento de los demás ciudadanos. El progreso y el desarrollo reflejado en los centros comerciales, la infraestructura, señalan la

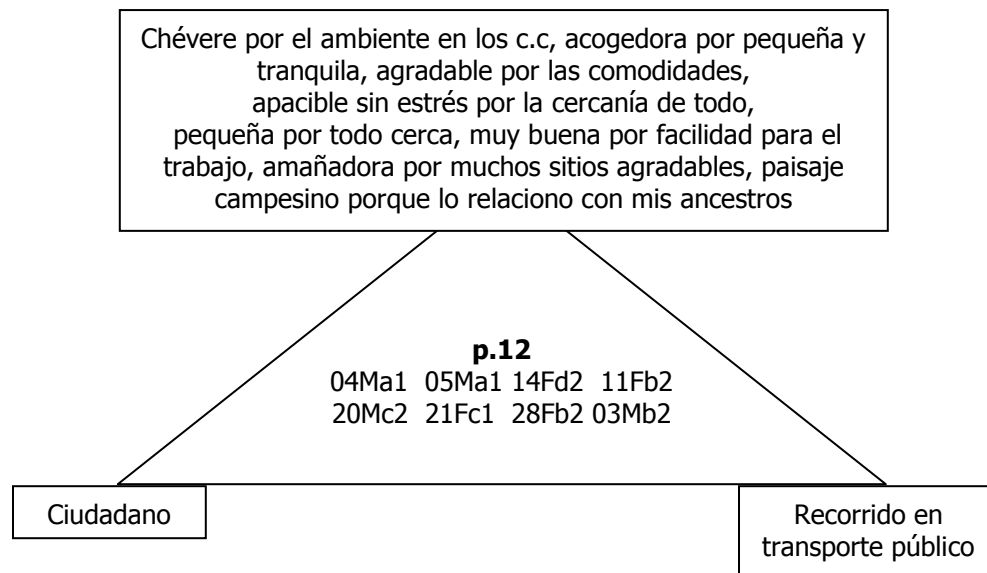
experiencia del ciudadano y marcan la percepción de los ciudadanos como el progreso.



La temporalidad plural se integra a la percepción de la ciudad desde los referentes del antes y el ahora, lo que no había, lo que llega y lo que se mantiene en vía de desarrollo y esta temporalidad se prolonga en el devenir de progreso en la ciudad, se materializa en la representación de los escenarios propios de la interacción social como lo son los centros comerciales.

8N Agradable

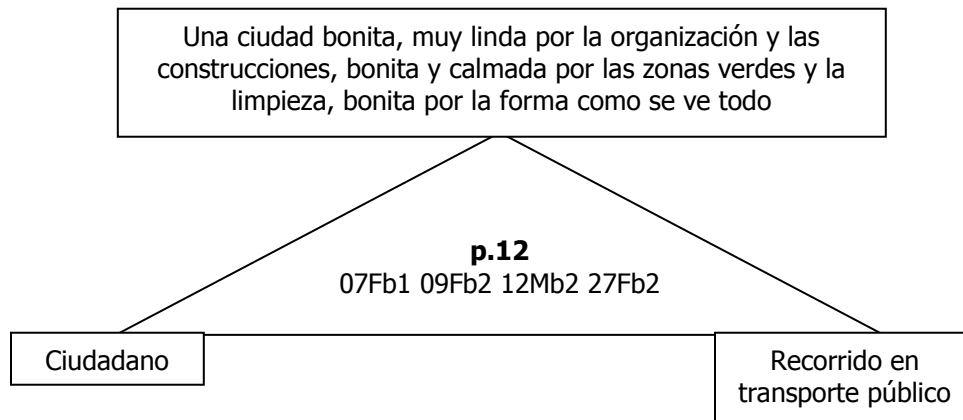
El 27% de la población que abarca edades desde los 13 hasta más de 66 años, identifican a Pereira como una ciudad agradable por diversas circunstancias que despliegan otras opciones de vida. Hay un sentir querendón en la “querendona” que habitan, y los hace sentirse acogidos por ella, una calificación como índice del nivel de agrado que la ciudad les despierta en la temporalidad plural del ejercicio de pensarla y sobre todo de habitarla.



134

Su visión transforma la ciudad en una ciudad agradable al otorgarle cualidades, como apacible, cómoda y tranquila. Los ancestros marcan un devenir en las calificaciones de los ciudadanos de hoy, y las nostalgias que se dejan entrever perpetúan una calificación a través del tiempo.

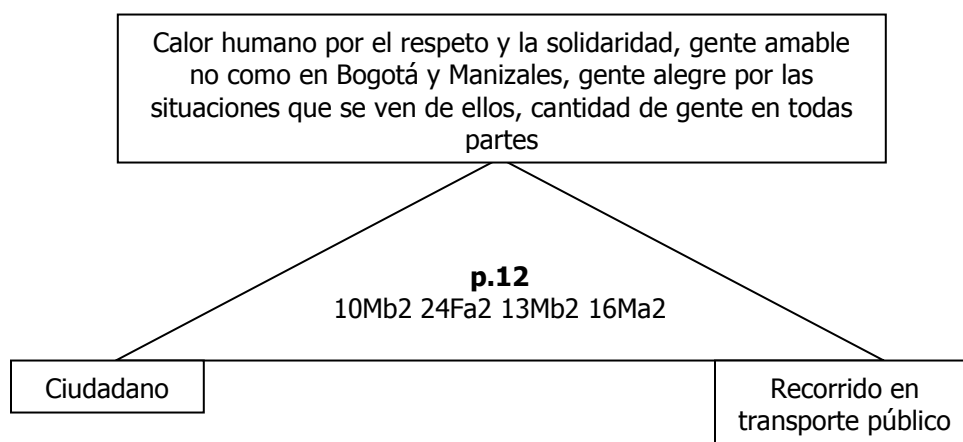
4N Bonita



El 13% de la población asigna una marca estética a la ciudad, señalada por la experiencia urbana desde las rutinas del desplazamiento de los ciudadanos. La acción de mirar por la ventana como temporalidad inmersa en la temporalidad plural del desplazamiento que se convierte en rutinas, deja huellas que le permiten diferenciarla con relación al tiempo y con relación a otros espacios por la organización, las construcciones y la limpieza como una ciudad bonita.

135

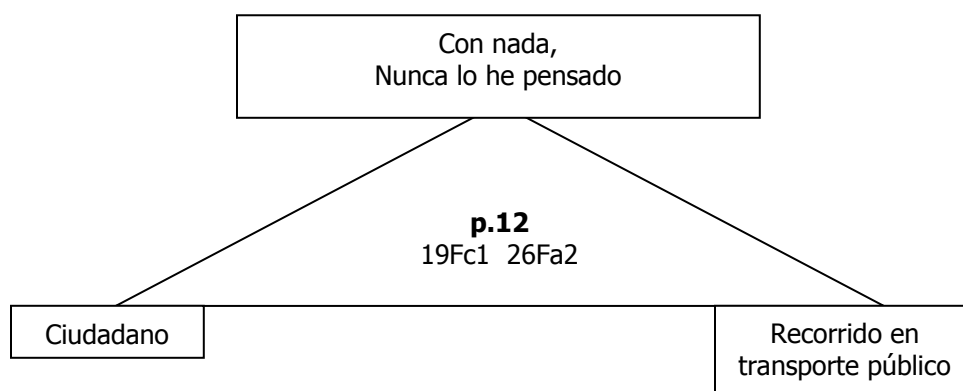
4N Gente buena gente



Un 13% identifica a su ciudad por la gente calificada como respetuosa, amable, solidaria, alegre. La temporalidad plural en transporte urbano, es decisiva para la percepción de la ciudad e influye de igual manera en la percepción que se tiene sobre los demás habitantes. Está entre esta población, un 3% que refuerza la idea de que cada ciudadano se ve reflejado en los otros, cuando como habitantes de Pereira se refieren a sus coterráneos como gente amable y no como en Bogotá y Manizales.

Dispersiones

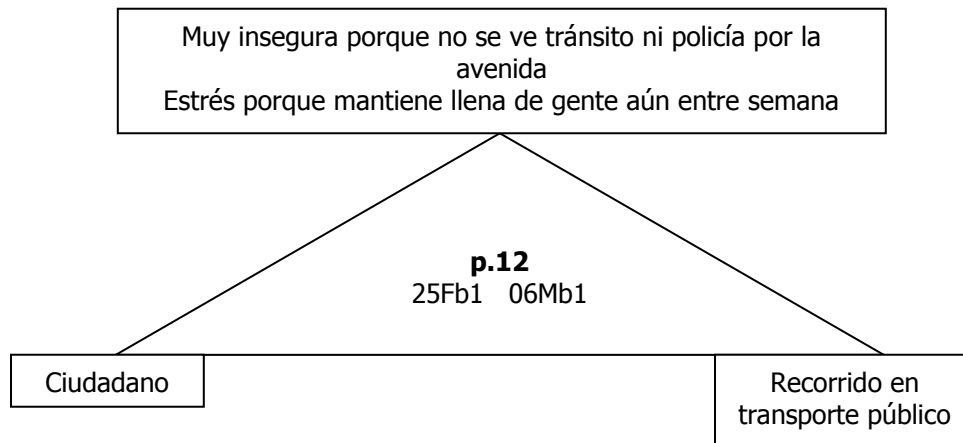
2D Nada



136

Hay un 7%, representado por dos mujeres entre 13-24 años y 46-65 años, que manifiestan no marcar a la ciudad con subjetividades. Ya no es el silencio de la ciudad el que emerge sino su propio silencio, en el que guardan el hecho de habitar la ciudad tal como se presenta y ser sujetos de vivirla en función de sus propias rutinas. Son ciudadanas en la ciudad, con ausencia en esta respuesta de la ciudad en ellas como ciudadanas.

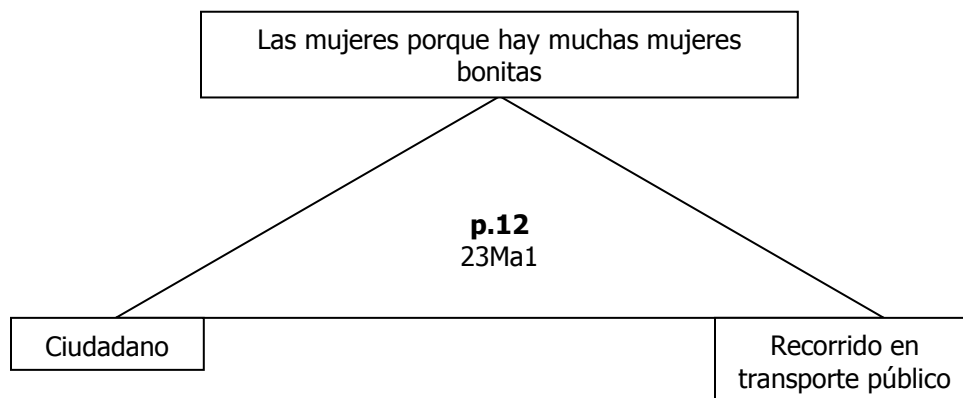
2D Descontento



Un 7% de la población percibe la ciudad desde el descontento atribuido a elementos específicos como el estrés que les genera ver tanta gente, y de no sentir que viven una ciudad segura desde la ausencia institucional. La seguridad para un 3.3% está representada en instituciones públicas que refuerzan la acción cívica de los ciudadanos, y para el resto de esta población que expresa desagrado por el estrés que le genera la cantidad de gente que ve transitar, el crecimiento demográfico empieza a ser un atenuante de su percepción negativa de la ciudad.

137

1D Mujeres



Aparece un dato residual en torno a la mirada de la ciudad, la mujer como emblema sólo es simbólica para un hombre que representa el 3% de la población. Sin embargo podría hablarse de una tendencia a desterritorializar la ciudad por la imagen que en sentido negativo se ha divulgado de la mujer pereirana, pues a lo largo de los datos arrojados por los entrevistados estuvo el sentir de la mujer mas no el sentir respecto a ella.

Según los nodos resultantes, ya no es la mujer como posibilidad de ser, sino la mujer en función de sus temporalidades, de sus rutinas y de sus formas de habitar la ciudad.

3.6.2.2 Otredades latentes

138

Lectura y análisis de la pregunta 11

11. ¿Ha escuchado alguna vez un comentario de la ciudad por parte de los demás usuarios de la ruta que utiliza? ¿Cuál/les?

Del modo que indaga la pregunta motivadora, el ciudadano da cuenta de lo que escucha de otros acerca de la ciudad y con su voz cargada de otras percepciones se plantea una triada de segundo orden a partir de la triada base:

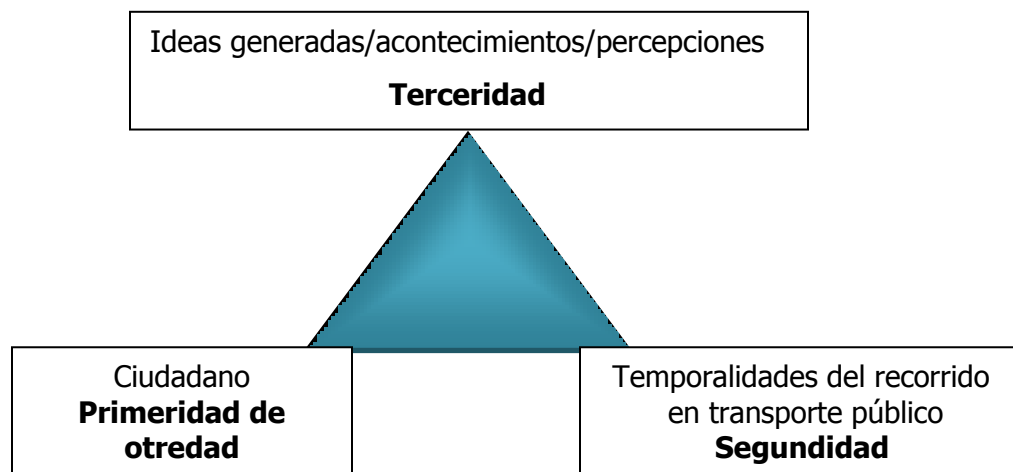


Figura 5. Triada de segundo orden

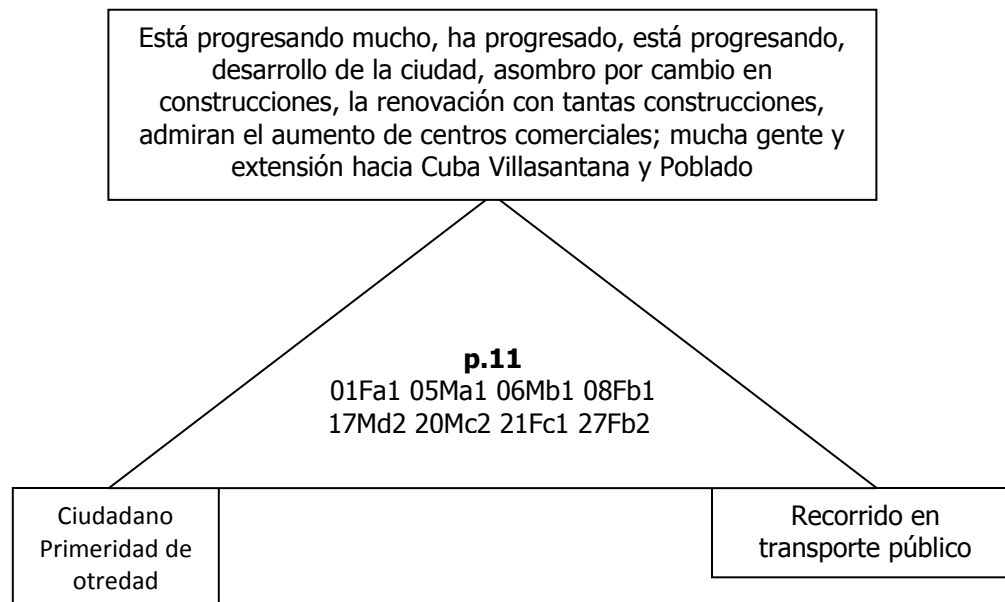
El ciudadano no habla desde su propia representación para dar cuenta de esta otredad, pero en la medida en que “el decir de los otros” es una “terceridad ajena” se genera el proceso de semiosis al infinito, en el cual el ciudadano revela entre las posibilidades de respuesta como primeridad, la terceridad de otro ciudadano (otredad). La terceridad referida por el ciudadano desde sus posibilidades de percepción se constituye en primeridad de terceridad.

Lo que hasta aquí no han revelado en las preguntas anteriores pueden manifestarlo desde otras voces en uso de su temporalidad del escuchar las conversaciones de los demás “pasajeros” que permanecen en un mismo sentir respecto a la ciudad.

Retomando que el transporte público es el elemento que posibilita el matiz de percepción en la construcción de ciudad desde la temporalidad plural que allí se suscita, es importante destacar que quizá dicho por otros, hay voces más que externas al ciudadano.

Para esta pregunta se agrupan entonces de manera más general, los nodos de comentarios positivos y negativos que al momento del desplazamiento los entrevistados refieren como terceridades; el decir de “los otros” sobre su ciudad.

8N Progreso



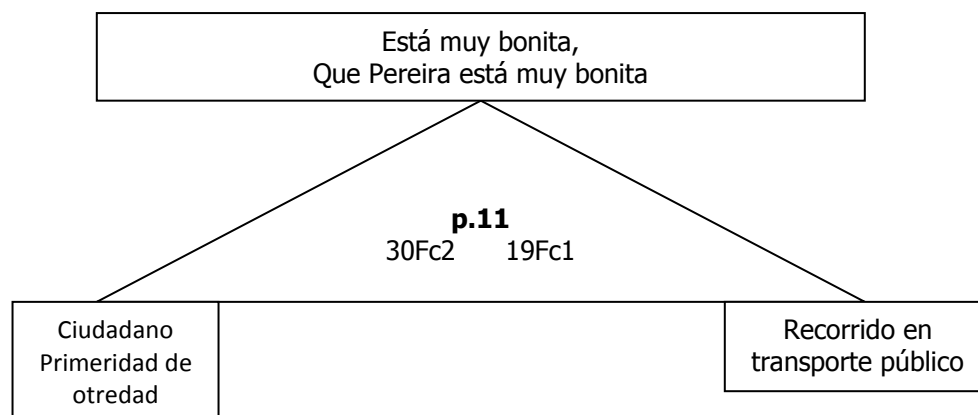
140

El 27%, con hombres y mujeres en igual número reproducen comentarios sobre el progreso de la ciudad en su expansión demográfica y el aspecto urbanístico; los ciudadanos que hablan de las otredades al interior del transporte añaden una

cualidad de asombro y admiración a los comentarios que dicen escuchar: “el asombro que ha progresado mucho”, “el asombro de la gente ante el cambio en construcciones”, “admiran que están aumentado los centros comerciales”.

Este hecho le da validez al recorrido en el transporte, como posibilitador de otras percepciones e integra además las voces de las otredades, esas voces ajenas a sí mismos como primeridad de los entrevistados y arrojan un sentir común sobre la ciudad.

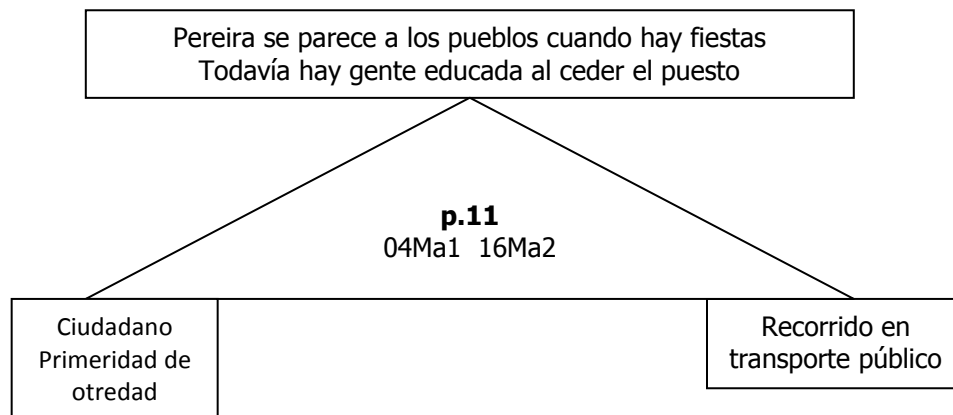
2N Bonita



Dos mujeres entre 46-56 años, que equivalen al 7% de ciudadanos, recuerdan escuchar comentarios positivos sobre la estética de la ciudad, mujeres que en respuestas anteriores dejaron ver siempre su visión positiva de la misma y que se mantienen impermeables de las percepciones negativas en concordancia con la otredad. Hay como respuesta una cualidad que delinea la ciudad dentro de

parámetros estéticos aceptables según la visión de otros que refieren estas dos entrevistadas.

2D Nostalgias

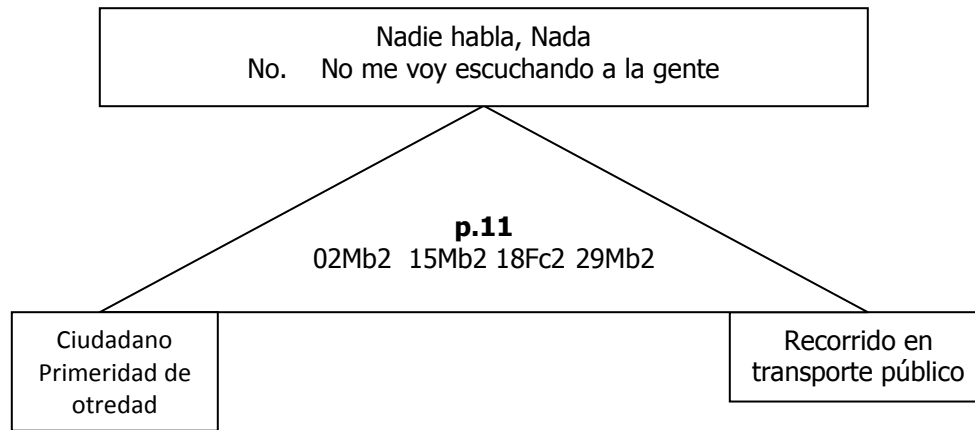


Otro 7%, Dos hombres jóvenes entre 13-24 años tienen como referentes los comentarios de otros ciudadanos con un elemento que remite al pasado como tiempo lineal. Se han quedado en su evocación las voces de otros que extrañan un componente cultural anterior al que tienen en su percepción de ciudad: la unidad en torno a la alegría de las festividades a las cuales quizá ya no hay acceso, y el ejercicio de ceder el puesto que se desplaza por el de la indiferencia o el del temor de relacionarse con otros al interior del transporte público.

Se reflejan en las respuestas rutinas que se evocan positivamente pero que según la manera de enunciarlas guardan una tendencia a desaparecer ante lo cual emerge el matiz de la nostalgia.

Silencios

4N Nada



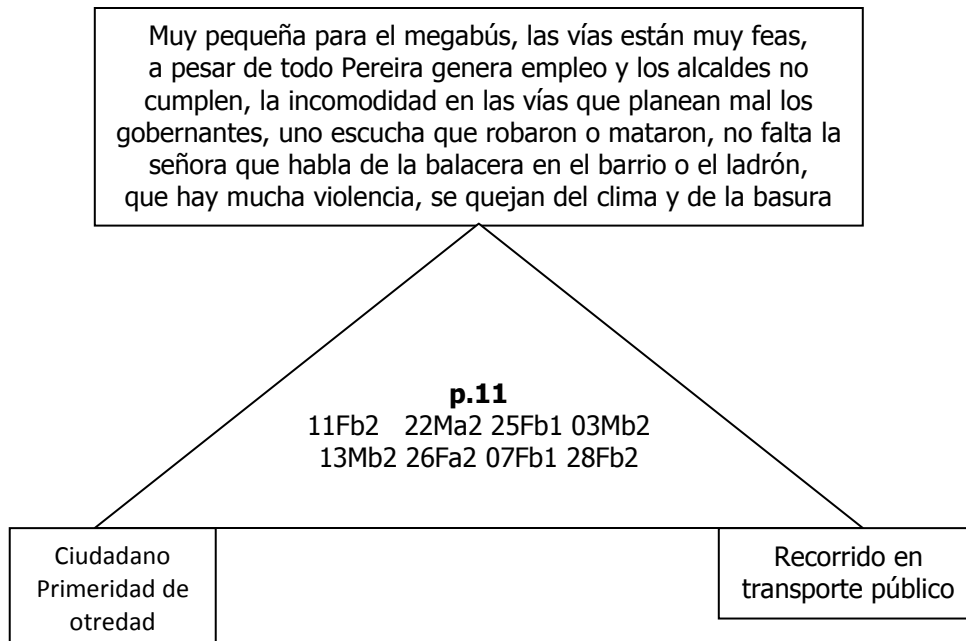
Tres hombres entre 25-45 años y una mujer entre 46-65 años evocan silencios al interior del transporte. En la pluralidad de su temporalidad para este 13% no está el escuchar a otros. Quizá el silencio de su desplazamiento se suma al sentir conforme con la ciudad a la cual consideran que nada le hace falta y como las mujeres que refieren una estética positiva desde los otros permaneciendo impermeables por los comentarios negativos, éstos prefieren callar.

De este modo se suma un 53.3% de población que tiene referentes más positivos sobre su ciudad según evocan desde los otros: el progreso, la estética, lo que aún se conserva en ella y la rescata, las nostalgias y los silencios, y se unen al margen de las quejas que se vuelven ajenas a sus voces.

Ahora bien, desde otros puntos de vista ilustrados en los nodos siguientes, está la queja que refleja descontento en el uso de la ciudad; hay generalidades de comentarios sobre violencia e inseguridad, vías inadecuadas estética y funcionalmente, poco aptas para el megabús, además mal planeadas por gobernantes; y alcaldes incumplidos aún en una ciudad que genera empleo. Todos estos comentarios que se suscitan al interior del transporte público podrían sustentarse como propios desde las voces de otros, lo que marcaría una tendencia a reservar las consideraciones desfavorables de la ciudad pero que salieron a la luz al ser referidos como primeridad de terceridad.

8N Descontento

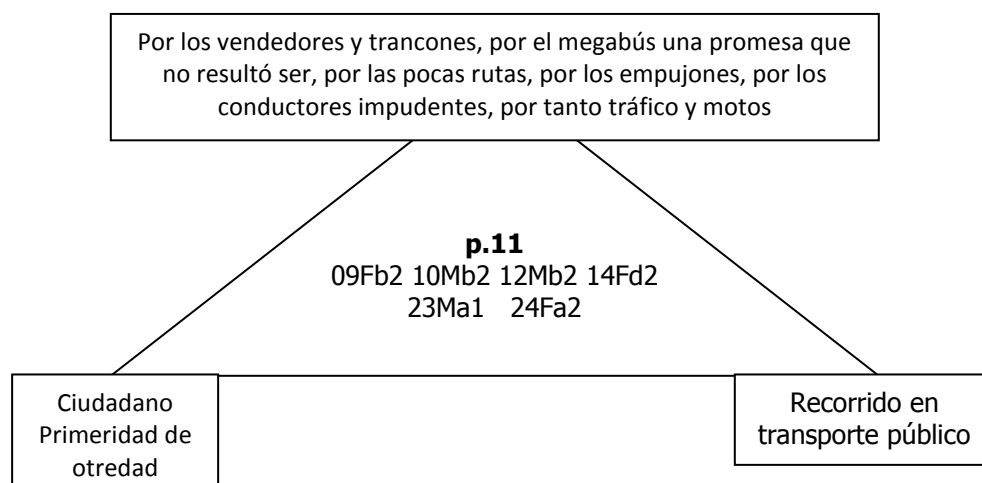
144



Del 27% de los ciudadanos al recordar los comentarios durante sus desplazamientos, suelen evocar ideas que señalan la línea de percepción masculina un 10%, cuando refieren que aspectos de planeación son los que más tienen en cuenta otras personas; en caso contrario, un 10% del cual 7% son mujeres, relacionan índices de violencia a la cual pueden ser más vulnerables y otros aspectos más externos a su ciudad como el cambio climático, pero de igual forma marcan mayor apertura a los comentarios de otros y un 7% retiene en ellos el papel que desempeña la administración para la percepción aceptable de la ciudad.

Esta es la ciudad que monta en bus con los ciudadanos desde su local cotidianidad, la que se desplaza por las calles nutriéndose desde la ventanilla, la silla o el pasillo del mismo; la ciudad de ausencia institucional a la cual reclaman orden y seguridad, trayendo implícito el deseo de habitar una ciudad más tranquila.

6N Quejas alusivas al transporte



Dentro de las condiciones contraproducentes para la imagen de la ciudad, se encuentran las quejas de un 20% de ciudadanos más, alusivas a diversas circunstancias que se dan en el transporte público por uso inadecuado del espacio como las ventas, por falsas expectativas desde la integración del sistema de transporte megabús, y en general por las imprudencias tanto dentro como fuera de éste. Un punto de desencuentro si se revisan los aspectos que dinamizaron la constitución de la Alianza para el mejoramiento del sistema integrado de transporte masivo y según lo cual el diagnóstico y las metas no responden a las expectativas ciudadanas.

La temporalidad plural del desplazamiento en transporte público deja marcas en los usuarios sobre su ciudad, cada uno porta consigo desde la temporalidad del ser, múltiples perspectivas de su entorno nutridas entre otras acciones desde el ver, escuchar, sentir y compartir las rutinas ciudadanas.

Entre la simultaneidad de voces propias y ajenas surgen estas primeridades de otredad, como metarrelatos desde los cuales refieren la ciudad que les compete, como si fueran otros quienes piden sus voces prestadas para sentar su voz de protesta. Es el imaginario que nace en la colectividad y converge en el inconformismo con aspectos particulares como el sistema de transporte.

4. RELACIÓN TEORÍA DATO

4.1 Hallazgos con sentido

A todas las miradas de la ciudad, subyace el sentido de lo urbano que se produce desde el carácter colectivo del imaginario; para Silva, existen unas marcas desde las cuales significa la ciudad y que además de obedecer al orden espacial se refieren a condiciones narrativas como procedimientos retóricos desde los cuales ésta se representa (p. 120).

4.1.1 La construcción de ciudad: Metáfora del cerebro

147

Hablar del sentido que adquieren los discursos de la ciudad desde la voz del ciudadano, considerando que desde la anterior lectura y análisis de los datos se entretejen ideas que nos arrojan los imaginarios urbanos, es retomar la frase de Silva (2004, p. 30): “No sólo jugamos con datos para figurar nuestras ciudades. Nos incumben tantos otros actos ciudadanos, sus voces, sus trayectos” y recalcar que la ciudad “es” porque hay ciudadanos que actualizan todas las posibilidades de significación que ésta contiene.

El hecho de afirmar que las temporalidades se reconocen en la evocación, en el uso y en los anhelos de los ciudadanos, equivale a contemplar una temporalidad

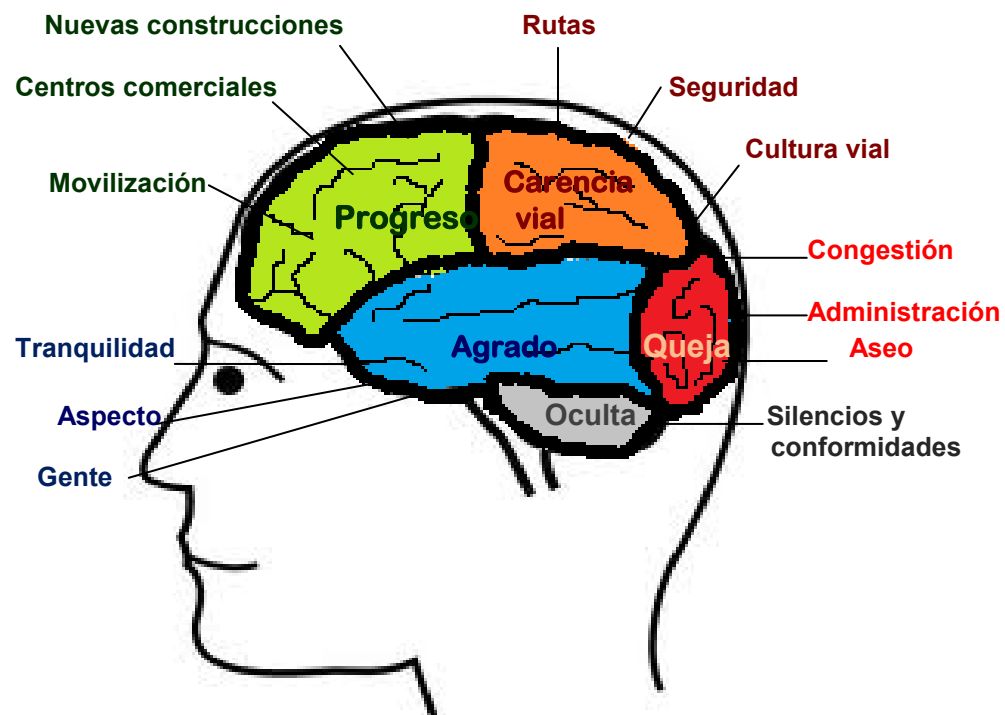
plural en la cual convergen y desde la cual se proyectan todas las acciones del ciudadano, incluidas las de su tiempo lineal pasado-presente-futuro. Sin la integración de la temporalidad como categoría del ciudadano, no hay proyección de los imaginarios urbanos; la carga de subjetividad que viene con ellos le confiere el uso específico de la ciudad, en cuanto la identifica y la proyecta; por lo cual se deduce que *ser ciudadano equivale a ser tiempo y en la misma medida a ser ciudad* desde los recuerdos, los usos y la proyección del ciudadano.

Cuando refieren por ejemplo que el progreso es un aspecto de la ciudad que les llama la atención, aunque su respuesta está motivada por la temporalidad del observar en la temporalidad del uso y del desplazamiento en transporte público, tienen como referentes de su temporalidad los centros comerciales y en general las nuevas construcciones. La terceridad arrojada como progreso, constituye una marca que se hace evidente para los ciudadanos en la infraestructura de la ciudad, desde sus rutinas de movilización.

Cada categoría del área ciudad, ciudadano u otredad en los imaginarios urbanos actúa sobre otra y la transforma, así como la temporalidad plural adquiere desde las marcas una modificación y se acentúa en las miradas cotidianas de la ciudad, como referentes de temporalidad que delimitan la manera de actuar del ciudadano, es decir, sus rutinas. Las temporalidades plurales, dan cuenta de cómo se construye realidad en la representación de los imaginarios urbanos.

Elaborando un croquis general de la ciudad construida por las percepciones ciudadanas que como bien lo define Armando Silva:

Son los mapas afectivos, donde uno se encuentra con otros ya sea porque se comparte un interés, un oficio o un tema. Y estos mapas ya no son físicos sino psicosociales: los croquis no se ven, se sienten, desmarcan los mapas y los hacen vivir su revés: no lo que se impone como frontera, sino lo que me impongo como deseo (Citado en Mujica, 2005)



Croquis 1. Metáfora del cerebro: Ciudad construida por las percepciones ciudadanas

se traslada la idea a un cerebro como metáfora del conjunto de imaginarios urbanos, en el que unas percepciones tienen mayor predominio y por ende abarcan más zonas que otras dentro del conjunto, sin embargo no dejan de cohabitar en la ciudad representada por los ciudadanos; la complejidad de los imaginarios urbanos constituye como se había mencionado, un punto de encuentro entre las diferencias de percepción, caracterizados por las continuidades y rupturas de la temporalidad de los ciudadanos que en concordancia marcan los surcos de la masa cerebral. Los colores y dimensión de cada zona revelan por afectos y nivel de referentes la construcción de ciudad desde la temporalidad plural en transporte público: el verde para el progreso representa la mirada positiva de la ciudad, el azul para el agrado que tiene relación con la tranquilidad que perciben, con la gente y con el aspecto de la ciudad, como también refieren unas alertas ubicadas en naranja y rojo para las carencias viales de sus apreciaciones y las quejas que en menor porcentaje describen por elementos como el aseo y la congestión.

Es importante anotar que sólo al referirse a los comentarios que escuchan al interior del transporte público “desde los otros” sobre la ciudad, los habitantes se refieren a la queja o zona roja de alerta de imaginarios que refleja cierto descontento, hay generalidades de comentarios sobre “violencia e inseguridad”, “vías inadecuadas” estética y funcionalmente, “poco aptas para el megabús”, además “mal planeadas por gobernantes”; y “alcaldes incumplidos aún en una ciudad que genera empleo”.

4.1.2 Ciudadanos: reflejo-espejo-mismidad. Metáfora del espejo

Por otro lado está la subjetividad del ciudadano con la cual objetiviza su ciudad y la enmarca según su visión en el plano de la realidad que construye, de lo que acontece en el escenario ciudad que no sólo determina sus rutinas sino que además se reconfigura por ellas. Decir que los ciudadanos cualifican su ciudad por lo que “dicen ver en otros” lleva a pensar en la relación directa entre ser ciudadanos, identificarse con otros y hallar un sentir común, lo que puede traducirse como *ciudadanos: reflejo-espejo-mismidad*.



Fotografía 5. Edificio sobre la Cra. 7ª

Surge entonces la ciudad como metáfora del espejo, en la medida en que unos se representan en otros y no dejan de verse a sí mismos, con sus ya mencionados usos y anhelos refieren características como tranquilidad, prisa hacia sus destinos, frescura y retorno a sus casas; se ven a sí mismos en el escenario que resulta común a los otros y donde aún proyectando percepciones diferentes, convergen en el mismo punto de ser ciudadanos que en colectividad construyen los imaginarios urbanos.

Pero respecto a la queja puede decirse que hay una huida a la aceptación de la imagen deteriorada de la ciudad, que como se ilustra en la metáfora del cerebro, la conforman varios aspectos en menor medida pero constituyen una amenaza para la futura percepción positiva de la ciudad en el conjunto de los imaginarios urbanos.

Con relación a estas falencias o clamores de los ciudadanos todos los comentarios que se suscitan al interior del transporte público podrían sustentarse como propios desde las voces de otros, marcando una tendencia a reservar las consideraciones desfavorables de la ciudad pero que salieron a la luz al ser referidos como terceros y les permitió no anular su visión positiva de la misma que los acoge. Entre la simultaneidad de voces propias y ajenas, los ciudadanos crean sus metarrelatos para hablar de la ciudad que les compete como si fueran otros quienes piden sus voces prestadas para sentar su voz de protesta. Lo refieren desde el sentir del

otro, es primeridad ajena que se hace luego terceridad de cada uno de quienes relatan las percepciones de los demás.

4.1.3 Ciudad ausente-ciudad representada. Metáfora del iceberg

Queda por destacar que entre unas percepciones y otras, en las voces de los ciudadanos también hay silencios, de cuando enuncian que nada les llama la atención, de cuando consideran que nada le falta a su ciudad, y de cuando refieren no escuchar comentarios de la misma. El silencio de su desplazamiento tal vez se suma al sentir conforme con la ciudad a la cual consideran que nada le hace falta, o quizá omitiendo la opinión desde “los otros” se mantienen impermeables a las demás percepciones de ciudad y prefieren callar. Esa “Nada” que emerge como respuesta constituye también un espacio de representación que para estos ciudadanos puede ser el símbolo de su silencio, un signo de ensimismamiento, de prioridades entre la temporalidad plural, o el silencio de la ciudad que puede guardar una tendencia hacia otros imaginarios urbanos que, posiblemente después de la primeridad con la cual respondieron a la entrevista, se están gestando y nutriendo desde las temporalidades plurales del transporte público.

Para representarlo, se ha tomado el ejemplo de un iceberg como tercera metáfora de los imaginarios urbanos, ambos se desprenden de una macroestructura física a la cual parecen estar arraigados, que se ve pero se desconoce en profundidad;

iceberg e imaginarios tienen en su distribución unos elementos más perceptibles que otros con mayor o menor densidad, sombras o silencios para la mirada de los ciudadanos.



Croquis 2. Metáfora del iceberg: Ciudades de los imaginarios urbanos

Desde la temporalidad plural en transporte público, no sólo se construye ciudad, a la vista emerge una y coexisten otras que tienden a salir a flote por la densidad del imaginario colectivo; todas en constante dinámica de transformación en la medida

que se reconfiguran por la mirada ciudadana desde la temporalidad plural del transporte público:

4.1.3.1 Ciudad visible: del agrado ciudadano



Fotografía 6. Lago Uribe Uribe

Prima la visión positiva de los ciudadanos sobre Pereira, al mantener en sus voces la idea de una ciudad, como se dijo antes, de progreso, fresca, tranquila y movida gracias a las oportunidades que brinda. Aquí el carácter diurno de la ciudad nutre la apreciación de la misma.

4.1.3.2 *Ciudad de riesgos: con tendencia a emerger*



Fotografía 7. Transeúntes Cra 7ª.

Como ciudad de riesgos la percepción ciudadana determina su conformación desde la queja aún en ideas aisladas de inseguridad social o vial, falta de aseo y transporte. En esta ciudad la presencia de las instituciones no alterna con la gente, y es un imaginario que tiende a fortalecerse poniendo en riesgo la mirada positiva de la ciudad; Pereira es por el gusto de habitarla y no por la acción de ser planeada. La temporalidad plural hace historia en la mirada ciudadana y reconfigura su significación.

4.1.3.3 *Ciudad de silencios: Imaginarios en reposo*



Fotografía 8. Banca Parque La Rebeca

Desde la Pereira diurna nace un imaginario que anula su representación nocturna. La temporalidad plural del transporte público en la noche aísla el imaginario esperanzador de la ciudad, sin decir con ello que hace brotar uno desfavorable. De Pereira querendona, trasnochadora y morena hay una transición a Pereira acogedora, en movimiento.

Del mismo modo en la ciudad de silencios se omite la alusión a los vendedores ambulantes. El imaginario de progreso encarnado en los centros comerciales

desplaza de la mirada ciudadana del comercio informal y la centra en el gusto de verla renovada y en proceso de expansión.



Fotografía 9. El Comercio Informal de la calle 22

4.2 MODELIZACIÓN DE IMAGINARIOS

Desde el análisis anterior se abre este capítulo para analizar la correlación entre el imaginario y la realidad, siendo consecuentes con que “los imaginarios no son sólo representaciones en abstracto y de naturaleza mental sino que se encarnan o se incorporan en objetos ciudadanos que encontramos a la luz pública” Silva (2007, p. 34).

Entre las categorías que él mismo plantea como metáforas urbanas para representar la ciudad, corresponde a la Construcción de ciudad desde la temporalidad plural del transporte público, la marca “Antes y después; orden visual y narrativo”, pues en términos generales, puede afirmarse que los imaginarios urbanos se encarnan en los discursos que tejen la trama de la ciudad pero cada uno con un elemento particular como referente, en tanto están marcados por la temporalidad del ser. Éstos se reconstruyen con relación a los referentes del tiempo lineal pasado-presente-futuro.

Del análisis de los modelos encarnados se desprenden tres fórmulas con las cuales Armando Silva (p. 77) ilustra las situaciones hacia las cuales apunta con la metodología de los imaginarios, para establecer la correlación entre éstos como realidad construida y el entorno de los ciudadanos como realidad comprobable:

1. Realidad-Imaginario ($R>I$): un objeto, un hecho o un relato existe empíricamente pero no es usado ni evocado. El imaginario puede existir en la realidad empírica, pero no en el imaginario social.
2. Imaginario-Realidad ($I>R$): un hecho, un objeto o un relato no existe en la realidad comprobable pero se imagina como realmente existente. Es el imaginario que sólo existe en la imaginación colectiva.
3. Realidad-Imaginario-Realidad ($R>I<R$): la percepción colectiva coincide con la realidad empírica. Hay coincidencia de la realidad empírica con la realidad comprobable.

La correlación entre la temporalidad plural del ciudadano y la cronología hacen la trama urbana desde el discurso con el cual se representa la ciudad.

El imaginario de progreso está contenido en los centros comerciales y en la expansión urbanística, a lo cual se suma el tránsito en general: Pereira es ciudad en movimiento, renovada y en crecimiento. En términos de temporalidad el progreso se encarna en el pasado lineal porque el ahora refiere un antes en el cual no aparecía la idea de progreso, lo cual equivale a plantear que respecto a ello la

modelización del imaginario estaría en la fórmula: Realidad-Imaginario-Realidad ($R>I<R$). El imaginario de progreso corresponde con la realidad y anula la evocación de la ciudad, o en otras palabras hace invisible la ciudad de riesgos.

Por otro lado, según se mencionó en el capítulo 1 de contextualización:

- *El transporte se ve involucrado en un problema de carácter social que es aún más grande que el problema técnico del control de la operación, el problema de los tiempos de viaje que influyen directamente en el diario vivir de las personas que utilizan el servicio. lo que refuerza la idea de que El coste social del viaje es igual a la incomodidad, falta de confort, sufrimiento e inutilidad comparados con la comodidad confort, satisfacción y utilidad que ese tiempo tendría si el viaje fuera más corto.*

Equivale a decir que respecto a la idea del servicio del transporte público en Pereira, el imaginario de la deficiencia administrativa sobre la planeación del servicio y la operatividad es mayor; la situación imaginada con relación a la real es más evidente: Imaginario-Realidad ($I>R$), este imaginario negativo de la administración si bien no es comprobable desde lo perceptible, se manifiesta en el imaginario por hacer parte de su problema social en la medida que afecta las rutinas ciudadanas.

La falta de cultura ciudadana alterna con la preocupación inicial para la alianza del sistema integrado de transporte: *El tiempo de recorrido en las rutas tiene muchos factores en que éste sea más prolongado, entre los cuales se tiene la no existencia de carriles exclusivos para el transporte colectivo, la mala comunicación entre el usuario y el conductor, la falta de utilización de los paraderos establecidos por las autoridades de transporte para cada una de las empresas, al conductor del vehículo no le importa respetar los paraderos para el abordaje de los pasajeros y mucho menos para su bajada, razón por la cual la gente se dispersa por todos los sitios de una manera desordenada para esperar el vehículo.*

Por otro lado está la modelización correspondiente a esa realidad que es asequible desde las rutinas de observación, en la cual lo real se hace mayor que el imaginario: Realidad-Imaginario ($R > I$); el hecho de que exista el comercio informal y no se evoque por la mirada ciudadana expone esa construcción de ciudad desde el deseo y las expectativas. Así como no es perceptible la mirada nocturna de la ciudad modificada por las rutinas ciudadanas.

CONCLUSIONES

La temporalidad plural se instituye desde el tiempo cronológico y su uso. Cada acción al interior del transporte público, constituye las temporalidades plurales que se entretajan al interior del mismo y desde las cuales se gestan miradas de la ciudad.

La temporalidad plural tiene lugar cuando confluyen todas las acciones del ciudadano, en simultaneidad, incluidas las de su tiempo lineal pasado-presente-futuro. Sin la integración de la temporalidad como categoría del ciudadano, no hay proyección de los imaginarios urbanos; la carga de subjetividad que viene con ellos le confiere el uso específico de la ciudad, en cuanto la identifica y la proyecta; por lo cual se deduce que *ser ciudadano equivale a ser tiempo y en la misma medida a ser ciudad* desde la memoria, los usos y la proyección de las acciones ciudadanas en las que no sólo prevalece la mirada personalizada hacia el colectivo, sino que se nutre de temporalidades que otros ciudadanos arrojan en sus prácticas diarias para la construcción de los imaginarios.

Sin la condición ciudadana de la temporalidad no hay producción de imaginarios. Armando Silva recordó que el escritor argentino Jorge Luis Borges ya aseguraba que era posible imaginar un mundo sin espacio, pero no un mundo sin tiempo; y en este sentido no

afirmaríamos que el espacio es ajeno de algún modo al individuo sino que está contenido en él desde todos los referentes temporales que lo integran, con lo cual se reafirma que ser ciudadano es ser tiempo, es ser ciudad.

Paradójicamente, las fisuras y continuidades temporales permiten la transformación del imaginario y el proceso de construcción de ciudad desde la temporalidad plural del transporte público que integra tiempo de recorrido y tiempo de espera, y alimentan las miradas que fortalecen los imaginarios urbanos sin anular aquellos que esperan restablecerse con el tiempo.

De este modo, el concepto de ciudad en los pereiranos trasciende lo físico, en la medida que se urbaniza desde la temporalidad plural al interior del transporte público; paralelo a Silva que refiere territorio urbanos como extensión física y mental (p. 47) los imaginarios desde la temporalidad plural del transporte público, obedecen a la relación límite físico extensión extrasensorial. La temporalidad plural del transporte público representa una ciudad desterritorializada, este límite físico trasciende en extensión sensorial urbana; la ciudad se encierra en el espacio del transporte y desborda el pensamiento, no hay una condición ligada a la observación directa para pensar la ciudad.

REFLEXIONES FINALES

Resulta comprometedor decir que “La comunicación y la educación en procesos de transformación cultural” como línea de investigación de la Maestría en Comunicación Educativa apenas inicia su proceso de encarnación en la etapa final de esta investigación; pero es sensato señalar que terminado el proceso hay una apropiación de lo importante que es establecer relaciones con el entorno, más que conocerlo.

Como seres humanos percibimos, construimos esquemas y prolongamos el presente desde el instante que traemos a la memoria el pasado y forjamos imaginarios para en el futuro; y gracias a la indagación sobre la Construcción de ciudad desde la temporalidad plural en transporte público, se logra la aprehensión de que estas percepciones invitan a adoptar un nuevo lenguaje, a modificar los discursos, y a comprender las narrativas del entorno.

Sin saberlo, los imaginarios urbanos educan la vivencia de la ciudad; porque además de aprender los lenguajes del entorno, éstos se interiorizan para producir, expresar y entender su lógica. Tenemos como reto pasar de lectores a productores y a sentirnos incorporados culturalmente en el conocimiento, significación y

resignificación de los espacios que habitamos. Tenemos como reto restaurar el discurso personal para darle reconocimiento a la mirada de renovación social.

Referencias bibliográficas

Acosta, Yhon. y otros (2009). *Pereira imaginada 2009-2014 cuadrante 2B*. Tesis de Maestría no publicada. Universidad Tecnológica de Pereira, Colombia.

Bedoya, Olga L. & **Bermúdez**, María P. (2010) *Antropología del Megabús*. Maestría en Comunicación Educativa. Universidad Tecnológica de Pereira.

Deslauriers, Jean P. (2005). *Investigación cualitativa, guía práctica*. M, Gomez. (trad). Editorial Papiro. Pereira Colombia. (Trabajo original publicado en 1991).

167

Guber, Rosana (2001). *La etnografía. Método, campo y reflexividad*. Enciclopedia Latinoamericana de Sociocultura y Comunicación. Editorial Norma. Bogotá.

Maturana, Humberto (1996). *La realidad ¿Objetiva o construida?*. Fundamentos biológicos del conocimiento. Colección Nueva Ciencia. Anthropos. México.

O`Connor Joseph & **McDermott** Ian (1997). *Introducción al pensamiento sistémico*. UraNo.

Ponty, Merlau Maurice (1985). *Fenomenología de la percepción*. Planeta Agostini.

España

Restrepo, M. (1993). *Ser- Signo- Interpretante. Filosofía de la Representación de Charles S. Peirce*. Bogotá, Colombia: Significantes de Papel.

Restrepo, V. Marleny (2010). *Enfoque Antropológico de la Investigación*. Seminario de investigación. Maestría en Comunicación Educativa. Universidad Tecnológica de Pereira.

Serna, A. Julián (1992). *Heidegger y la crisis de la modernidad*. Colección de escritores pereiranos, Vol. 9. Corporación Biblioteca Pública. Pereira.

168

Serna, A. Julián (2009). *Finitud y tiempo. La rebelión de los conceptos*. Siglo del Hombre Editores y Universidad Tecnológica de Pereira. Bogotá.

Serna, A. Julián (2009). *Somos tiempo. Crítica a la simplificación del tiempo en Occidente*. Anthopos Editorial y Universidad Tecnológica de Pereira. Barcelona.

Silva, Armando. (2004). *Imaginarios Urbanos: Hacia el desarrollo de un urbanismo desde los ciudadanos. Metodología*. Bogotá D.C, Colombia: Convenio Andrés Bello.

Silva, Armando. (2007). *Imaginarios Urbanos en América Latina: Urbanismos Ciudadanos: Archivos*

Silva, Armando (2.008). *Desatar Pasiones Ciudadanas. Del proyecto Imaginarios urbanos de Armando Silva.* Bogotá

Watzlawick, Paul (1995). *El sinsentido del sentido o el sentido del sinsentido.* Editorial Herder. Barcelona

Recursos electrónicos

AMCO. (2011, enero 4). Transporte público y movilidad.

<http://amco.gov.co/amco/>

[p_transporte_list.php?id_transporte=15&sub_category_id=67&cat_category_id=2](http://amco.gov.co/amco/p_transporte_list.php?id_transporte=15&sub_category_id=67&cat_category_id=2)

(2010, octubre 10) de <http://www.youtube.com/watch?v=-tStTK5cdyQ>

(2009) 3er FORO METROPOLITANO Movilidad, Ordenamiento y Gestión de Suelo
Plan maestro metropolitano de movilidad. Consultor arqu. Fernando Cortés
Larreamendy. 24 de septiembre

(2006) Para la prestación y el mejoramiento del servicio de transporte urbano colectivo de pasajeros. Documento desarrollado bajo el amparo del convenio No. 002 suscrito entre la Asociación De Empresas del Área metropolitana de Centro Occidente "ASEMTUR" y la autoridad única del Área Metropolitana Centro Occidente

PEREIRA/Àrea Metro (2010.12.08) Mensaje en foro. Recuperado de:

<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?p=61858383#post61858383>

Bedoya, Olga Lucía & **Restrepo** V. Marleny. La política un proceso

comunicacional. Las elecciones en la ciudad de Pereira, en el año 2007.

En:

http://www.perspectivasdelacomunicacion.cl/revista_1_2009/parte2_01.pdf

170

Castiblanco, Amanda (2010). *Pensar la ciudad: de los imaginarios urbanos a los*

estereotipos - la invención de una ciudad. Recuperado de

<http://www.unilibrepereira.edu.co/portal/archivos/pdf/pensarciudad.pdf>

Mockus, Antanas (1994-1997) Plan de Desarrollo Formar Ciudad

Mujica, H. María Constanza (2005). Entrevista a Armando Silva en Bifurcaciones:

revista de estudios culturales urbanos, N°. 4

Serna, A. Julián (2003). Publicado en Espéculo. Revista de estudios literarios.
Universidad Complutense de Madrid. De:
<http://www.ucm.es/info/especulo/numero23/boserna.html>

Silva, Armando. (2003). Bogotá Imaginada. Bogotá, D.C, Colombia: Taurus.
Recuperado en:
http://books.google.es/books?id=uC2TBDt8Y3EC&printsec=frontcover&source=gb_s_ge_summary_r&cad=0#v=onepage&q&f=false

ANEXOS

FICHA DE OBSERVACIÓN No.: 1

FECHA: Sábado 24 de Julio de 2010

HORA: 4:10 pm.

RECORRIDO: Estación de megabús Ciudad Victoria- Cra. 6ª, 7ª- Intercambiador de Cub

Descripción:

Dos hombres hablando, uno se toma más la palabra que el otro, sobre la muerte de un conocido y la relacionan con un atraco por plata: “tenía dos casitas, en la 9ª en la Trinidad compró una, tenía dos pensiones y eso le queda para esposa”.

Un joven entre 20 y 25 años que se subió en la estación de Ciudad Victoria, acaba de bajarse en la estación de la 13 con 6ª

Los hombres mayores continúan hablando en tono fuerte: “fui al comité y me resultó un trabajo pero mucha vuelta y pagan muy poquito, y lo que pasa es que tengo unos trabajos hablados, hay trabajo en Altagracia...cualquier gallo que resulte.

Del que ha llevado la conversación me entero que trabaja en construcción, revocando al día.

En el megabús hay mayoría de mujeres y niños.

De paso por la cra 6ª por las boutiques, una mujer centra la mirada en una óptica, su hijo de aprox. 4 años, que está en la silla del lado: “mami cárgueme que quiero ver por la ventana”

De nuevo la conversación entre los hombres mayores, mencionan que están quitando casas en El Plumón porque no son propiedades, pero que hay gente que tiene modo y pueden conseguir un lote barato. Comentan que un conocido de ambos compró una casa en Perla del Sur y “Alcides” un local grande, una casa muy buena.

Se suben más mujeres con niños en la estación del Lago. Hay demasiado ruido y se confunden los diálogos.

En las sillas azules hay dos mujeres con sus hijos, el niño y la niña juegan con el cinturón de seguridad habilitado para discapacitados y ninguna de las madres dice algo.

Se oye de nuevo a los hombres conversar que la mujer de otro conocido trabaja en una pajarera, con venta de pájaros y que le ayuda mucho, le da 20mil, 60mil o 50mil. Dicen que la cuestión es que si uno no tiene plata no prospera, “Gildardo compró un carro de 2ª y se le volvió chatarra, lo vendió en trescientos mil, un carro viejo le quita a uno, mucho gasto”.

Una mujer empieza a ver que tomo nota de todo, trata de leer y ahora es momento de bajarnos.

Notas del Observador:

Generalmente al interior del megabús no hay mucho ruido, en esta observación hubo congestión en este sentido, mucho movimiento y las personas que estaban acompañadas hablaban fuerte. Se sienten más ánimos que entre semana y el flujo de la gente es más dinámico, recorren distancias más cortas y se ven más personas en compañía de otras.

FICHA DE OBSERVACIÓN No.: 2

FECHA: Lunes 26 de Julio de 2010

HORA: 6:00 am

RECORRIDO: Intercambiador de Cuba – Av 30 de agosto – Av del ferrocarril

Descripción:

Todo en silencio, quedan todas las sillas ocupadas y pocas personas de pie.

Los pasajeros en su mayoría son hombres, la mayoría jóvenes y algunos mayores, tan sólo una tercera parte son mujeres.

De todos los que viajan. Sólo un hombre y una mujer mayores hablan en voz muy baja.

Un hombre y una mujer jóvenes duermen, los demás miran al interior del megabús y eventualmente por las ventanas.

En otra de las estaciones se suben más hombres. Uno de ellos de por lo menos 40 años, de apariencia algo descuidada, trae el altavoz de su celular con música popular e irrumpe el silencio que había, se ubica en una de las sillas azules, algunas del rededor lo miran.

Dos de las sillas azules quedan libres y nadie las ocupa, aún habiendo varias personas de pie.

Pocas personas se bajan en cada estación, la mayoría sigue la ruta que continúa después del Viaducto hasta Dosquebradas.

Notas del Observador:

El recorrido del megabús en esta la ruta 1 se hace más corto en tanto que sólo toma la avenida 30 de agosto y no tiene desvíos hacia ninguna otra calle de la ciudad como las rutas 2 y 3.

Las personas viajan hacia distancias más prolongadas. De la mayoría pude ver dónde se subían pero no hasta qué parte de la ciudad llegaban en megabús porque siguieron el recorrido después del viaducto hacia Dosquebradas, quizá a sus sitios de trabajo.

FICHA DE OBSERVACIÓN No.: 3

FECHA: Lunes 26 de Julio de 2010

HORA: 1:50 pm

RECORRIDO: Estación Mercamás Ddas - Cra 6ª y 7ª - Av 30 de agosto – Intercambiador de Cub

Descripción:

El megabús está lleNo. Es hora pico y hacia Pereira van muchos hombres y mujeres jóvenes al parecer entre 20 y 40 años. La mayoría de hombres parecen sobrepasar los 50 años.

Una mujer lee y al tiempo escribe un resumen del libro “Aventuras de un niño en la calle”. Otro hombre mayor, lee un libro del que sólo veo una parte que dice “Técnicas de ajedrez”. Se ha ubicado en las sillas azules.

Dos sillas atrás de él dos mujeres jóvenes hablan de estética, una de ellas comenta sobre el tiempo que trabajó con una doctora de quien aprendió muchísimo sobre las venas várices, además recuerda que a un señor le hizo un procedimiento y por la actitud de él a ella le pareció algo muy doloroso. Lamenta haber dejado de trabajar con la doctora y que no la haya vuelto a llamar.

En el centro se bajan los jóvenes, en las dos estaciones de la Cra. 6ª a la llegada del megabús se oye la publicidad que promueve la cultura de la legalidad y la acción de ceder el puesto a quien más lo necesite. Quedan en su mayoría señores, hombres mayores. En la última de estas estaciones se suben más mujeres y tres, con niños menores de un año, se ubican en las sillas azules que dejaron vacías. Los bebés se miran y las señoras empiezan a hablar.

6 sillas más atrás una joven adolescente, acompañada de una mujer entre 35 y 40 años, llama la atención de uno de los bebés, lo llama por su nombre y lo hace reír. Luego le pregunta a la mujer que la acompaña si falta mucho para llegar, no se oye respuesta, luego lee en voz alta un anuncio en una puerta de garage: se necesitan operarias expertas y pregunta: ¿qué es operaria? le responde la del lado: manejar máquinas. No entabla ningún diálogo.

Hay tres mujeres con sus celulares a la vista, en la mano, sin utilizar. Minutos después una de ellas recibe un llamada “hola...era en la 2...si...si...bueno chao”.

Dos personas duermen, un hombre, una mujer.

Adelante en las primeras sillas hay una mujer ya mayor leyendo el periódico Quiubo.

La adolescente de nuevo: ¿eso es Ginno Pascalli, eso es de aquí? Y le responden con un Si. Luego dice “ya escampó”, llegando a una estación frente al batallón San Mateo pregunta ¿aquí? Y le responden “en la otra”, ¿en Maraya? Y ya el bus había pasado Maraya, la mujer se desespera y le responde “nooo” y se bajan en la siguiente estación.

Hay un joven con audífonos puestos, tiene una mano enyesada y está de pie.

Hay un grupo de trabajadores con uniformes, camisetas con logos de empresas y otros dos con overoles y maletines.

Notas del Observador:

Las relaciones entre los usuarios del megabús varían con relación a su contexto, si van hacia el trabajo hay menos interacción, las personas se ven más aisladas unas de otras. Se nota un cambio en ello cuando pasadas las horas pico las personas están en compañía de otros y con otras actividades en mente que los desliga de una responsabilidad particular como es tener algo pendiente en el sitio de trabajo.

FICHA DE OBSERVACIÓN No.: 4

FECHA: martes 27 de Julio

HORA: 2:10 pm

RECORRIDO: Estación de megabús Ciudad Victoria- Cra. 6ª, 7ª- Intercambiador provisional del Plumón

Descripción:

Una mujer al parecer la abuela del niño con quien iba le dice “bebé mire el Éxito”, en el mismo instante un hombre mayor le indica al niño que toma de la mano, cómo prenderse y protegerse al interior del megabús, le enseña además que no debe pararse en las franjas amarillas que hay en cada entrada.

Por la calle 13, calle reconocida como peligrosa, las mujeres miran hacia afuera las características particulares de los transeúntes, indigentes, cargueros de mercancía. Una mujer se para como para bajarse en la estación del parque Olaya, al abrirse las puertas no sale del megabús, se queda ahí de pie.

En la primera estación de la 6ª con calle 13 se bajan varias personas, una joven quiere sentarse en las sillas azules pero se le adelanta un señor.

Se suben dos mujeres comiendo.

En la siguiente estación se bajan muchas personas, tres adultos mayores desocupan las sillas azules y prefieren ubicarse en las sillas rojas. La joven que antes quería sentarse se ubica en una de las que desocupan los mayores, y se baja una estación después en la parada del Lago, donde de nuevo se llena el megabús.

Una joven sentada habla por celular, ha dicho “mami”.

Un señor unas sillas más adelante habla por celular en tono muy alto “si, yo lo llamo para que concretemos”. Un joven de pie, manipula su celular.

Suena el celular de la señora que mostraba el Éxito al niño que carga “vamos en el medio, llegando a Turín por la 40ª...¿dónde está?...no, no... bueno pues” y cuelga.

Sale una muchacha y cuatro personas que están frente a la puerta no dan paso a quien sale y a dos que desean entrar, lo hacen forzosamente por una sola puerta.

Me bajo en el intercambiador provisional del Plumón y las demás personas siguen su ruta hacia el intercambiador de Cuba.

Notas del Observador:

Es poco el interés de varias personas por acatar las sugerencias que se oyen en las estaciones del megabús, respecto al uso de las zonas marcadas para usos especiales y a no comer dentro del mismo.

Después de las dos de la tarde varias de estas personas parecen de regreso a su casa, se ven en función ya no de ir a sus trabajos sino de haber estado en otros asuntos.

FICHA DE OBSERVACIÓN No.: 5

FECHA: miércoles 28 de Julio

HORA: 6:15 am

RECORRIDO: Avenida Sur – Maraya – Impala – cra 3ª – cra 5ª - Dosquebradas

Descripción:

De subida en la buseta en el último paradero de San Fernando en Cuba. La buseta trae ruta desde Caimalito corregimiento de la Virginia. Una de las dos mujeres que vienen a lado del conductor, recibe el pasaje. Las dos hablan con él de manera muy amistosa.

Hay algunas personas de pie. Vienen sentados en mayoría hombres con tulas y maletines que cargan con cuidado, como si llevaran sus almuerzos.

Viene sintonizada la emisora La Mega y se escuchan comentarios de los locutores, no hay música.

Varios pasajeros duermen, uno de ellos contra la ventana y la boca abierta, dos mujeres dormidas se abrigan con sus busos y algunos jóvenes van mirando por la ventana por intervalos cortos.

Una mujer se baja frente al Parque del Café y cruza por el puente.

Un hombre se para después del comando de Policía frente a Alkosto y sin timbrar la buseta hace la parada, al bajarse se despide del conductor por el espejo retrovisor. No hay recogida de pasajeros en el barrio el jardín hasta el Inem donde se bajan cuatro estudiantes y se suben dos personas.

En Impala (la galería) se bajan dos adultos mayores de apariencia muy típica campesina con costales y se sube otro algo más joven, por la puerta trasera con una caja con aguacates.

Un pasajero de atrás, bromea con una de las mujeres que venía al lado del conductor antes de bajarse, ella sonríe y se despide de él y de otros, Hay un trato muy familiar entre varios de los pasajeros.

La buseta empieza a desocuparse de llegada a las carreras 3ª y 5ª. La mujer que le ayudaba al conductor recogiendo la plata, se despide también de varios pasajeros y del mismo modo otra morena (las otras dos mencionadas también lo son) se baja dos cuadras más adelante con igual actitud que la anteriores, el mismo hombre desde atrás les bromea y las hace reír diciéndoles que se despidan.

Se baja también en la cra. 5ª la última mujer que quedaba en la buseta y entra en una calle cerrada donde se ven casas de familia. Los demás hombres siguen hacia Dosquebradas.

Notas del Observador:

Tras varias observaciones del transporte masivo, saltan a la vista las diferencias que hay entre éste y las busetas como son la relación con el conductor y el hecho de tener acceso al sistema de radio.

Muchas personas vienen a la ciudad a trabajar

FICHA DE OBSERVACIÓN No.: 6

FECHA: miércoles 28 de Julio de 2010

HORA: 5:10 pm

RECORRIDO: Cra.6ª y 7ª- Av 30 de Agosto – Intercambiador de Cuba.

Descripción:

Es el recorrido de la ruta tres del megabús. Hay varias personas sentadas, la mayoría son mujeres que pueden estar entre los 30 y 60 años, una pareja va de pie y algunas sillas están libres.

No hay ruido, las personas se dedican a mirar las calles que se recorren. Hay dos mujeres con audífonos puestos.

Una mujer inicia una conversación por celular al parecer con su pareja, se nota alterada y en un momento empieza a llorar. Le pide que no la deje, que para ella es muy difícil y que no es capaz de seguir así. Empieza a hablar más fuerte y llora sin esconder lo que está sintiendo. Hay pocas personas a su alrededor y nadie al lado, está sentada en una silla azul.

Otra mujer hace una llamada, saluda acelerada: “Quihubo Martha con Lida, como está, bien?, oiga ud. tiene el número de Margarita...bueno, bueno, es que como le parece que Hernán y Miguel iban a comprar unas boletas de esa rifa que ella estaba haciendo y eso ya jugó y ella nunca les llevó las boletas y ya resultó cobrando es plata...jm, cuál es, ah bueno bueno chao ...gracias. De inmediato marca el número que acaban de darle, se identifica y le dice a Margarita después de saludarla que los hombres que mencionó le mandan a decir que ellos no van a pagar esas boletas porque ella nunca se las llevó y que 25mil pesos siempre le dejan hueco a uNo. Termina cordial no cortante como inició las dos llamadas que hizo.

De paso por el batallón San Mateo una señora mayor de 50 años vacila para bajarse en una estación, el megabús arranca y la señora exclama ¡Ah, ve señor espere! Mirando por la ventanilla a otra mujer que la esperaba fuera de la estación. Varias personas le explican que puede en la próxima bajarse, ella sigue lamentándose diciendo: “y yo segura de que no había llegado hombre”. Algunas le sonríen en forma amistosa y otras más retiradas parecen comentar sobre la situación.

En el intercambiador nos bajamos varios y otra mujer le indica a la señora en qué ruta debe devolverse.

Notas del Observador:

El poco flujo de personas hace que cada uno maneje su espacio de otra manera, parecen menos inhibidos para actuar frente a las situaciones que pasen en cada momento.

Aunque en las calles se podía observar mucho el ir y venir de las personas, en las estaciones no era mayor la congestión, pues se hace notoria después del horario de oficina.

FICHA DE OBSERVACIÓN No.: 7

FECHA: Jueves 29 de Julio de 2010

HORA: 6:10 am

RECORRIDO: Avenida Sur – Maraya – Impala – cra 3ª – cra 5ª - Dosquebradas

Descripción:

Es la misma ruta abordada ayer miércoles en la mañana, de nuevo la emisora, la mujer que ayuda con el pasaje y la del lado hablando con el conductor.

Los hombres durmiendo, el de la boca abierta, contra la ventana, ahora con un trapo cubriendo cabeza, ojos y nariz.

El ruido que se siente es de la emisora ahora con música popular.
Una pareja va hablando de personas que conocen ambos.

Uno de los hombres que parece dormido, lleva puestos unos audífonos, abre los ojos, bastante rojos, por momentos como verificando el recorrido y vuelve a cerrarlos. Éste es uno de los que va hasta Dosquebradas.

La ruta de los pasajeros es la misma: las paradas, las charlas.

Un hombre va leyendo el periódico Quihubo y luego se lo pasa a la mujer que está a su lado, ella lo ojea y lo entrega a otro pasajero que va delante de ella, minutos después otro que va más adelante les dice “oiga el periódico, lo compro yo y soy el último que lo lee” varios se ríen y lo hacen rotar hasta llegar a él.

Ahora en Impala no se baja nadie pero si se sube el mismo señor de ayer ahora con dos costales pequeños.

El conductor hace paradas que ya conoce de sus pasajeros y varios le agradecen.

Notas del Observador:

Cada rutina permite la apropiación del espacio así como es determinante para las relaciones que se establecen con otros o con uno mismo en función de su cotidianidad.

No hay tal familiaridad en las rutas del megabús que tienen mayor movilidad y recorridos más cortos.

FICHA DE OBSERVACIÓN No.: 8

FECHA: Viernes 30 de Julio de 2010

HORA: 3:20 pm

RECORRIDO: Estación del Lago Cra. 7ª – Av. 30 de Agosto - Cuba

Descripción:

El megabús está lleno, mujeres con niños, hombres adultos mayores y varios jóvenes. Un grupo de ellos, tres muchachas y dos hombres de menos de 20 años, hablan fuerte y se ríen bromeando, la gente los mira.

De paso por la 7ª una de las jóvenes interrumpe la charla y le pregunta a sus amigos: ¿venga cómo se llama esto por acá?, pero los demás siguen riéndose y no le prestan mucha atención, ella repite la pregunta “que esta avenida o esta calle como se llama” y le contesta uno de ellos: “ay pues debe ser centro, no sé”.

La ruta viene de Dosquebradas y al parecer no conoce ninguno de ellos, todos están atentos a las calles entre sus conversaciones como buscando guiarse por los lugares para saber dónde bajarse. Se bajan en la estación de Maraya cuando uno de ellos dice aquí es.

Las demás personas no hablan, muchos miran por las ventanas y nadie se ve dormir. Seis jóvenes tienen audífonos, cuatro mujeres y dos hombres.

Al subirse dos mujeres con paquetes en la mano, algunas personas se ofrecen para llevarles, acepta una señora pero una mujer más joven No.

La mayoría de personas no parece de regreso a sus casas, parece que apenas llegan a iniciar alguna actividad para continuar su viernes, con cabellos mojados y aspectos muy bien cuidados.

Se ve un buen ambiente, con mucha gente pero no congestionado de afanes.

Notas del Observador:

Los jóvenes se transportan en función de su parada, parece que durante el recorrido los invadiera un estado de inconciencia y se centraran en el tiempo de su espontaneidad, sin la prisa de quien va a trabajar, así como los que parecen de regreso a sus casas llevan una actitud de reposo.

Entrevista número _____

Fecha: _____

Identificación

1. **Sexo:** 1.F _____ 2.M _____
2. **Edad:** 13-24 _____ 25-45 _____ 46-65 _____ más de 66 _____
3. **Nivel socioeconómico:** 1 _____ 2 _____ 3 _____
4. Para dirigirse a su lugar de trabajo o actividad qué ruta de transporte público utiliza:
Megabús _____ bus _____ otro _____ ¿Cuál? _____
5. ¿Con qué frecuencia hace usted uso del transporte público (megabús/buseta) de la ciudad?
 - a. Todos los días _____
 - b. Entre 1 y 3 días a la semana _____
 - c. Todos los fines de semana _____
6. ¿En qué momentos del día realiza generalmente el recorrido en transporte público?
 - a. Mañana _____
 - b. Tarde _____
 - c. Noche _____
7. ¿Mientras hace el recorrido, qué le llama más la atención de la ciudad?
 - a. Mañana _____
 - b. Tarde _____
 - c. Noche _____
8. ¿Qué motivos lo llevan a usar la o las rutas del transporte público que utiliza?
 - a. El poco tiempo que dura haciendo el recorrido _____
 - b. El panorama o paisaje que le ofrece el recorrido _____
 - c. La tranquilidad con la que viaja durante el recorrido _____
 - d. Es la única opción hacia su trabajo/estudio/actividad _____
 - e. Otro ¿Cuál? _____
9. ¿De acuerdo a los motivos que lo llevan a usar una ruta determinada, qué aspectos percibe de la ciudad? _____

10. ¿Desde el recorrido que realiza en transporte público, qué considera usted que le falta a la ciudad? _____

11. ¿Ha escuchado alguna vez un comentario de la ciudad por parte de los demás usuarios de la _____ ruta _____ que _____ utiliza? _____ ¿Cuál/les? _____

12. Si piensa en la ciudad desde el recorrido que hace en el bus, ¿con qué imagen o palabra la identifica? _____
¿Por qué? _____
